ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

PARTE EM TRAFEGO

RELATORIO

DO ANNO DE 1885

APRESENTADO

AO ILLM. E EXM. SR. CONSELHEIRO

ANTONIO DA SILVA PRADO

MINISTRO E SECRETARIO DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS

PELO ENGENHEIRO

JOSÉ EWBANK DA CAMARA

DIRECTOR DA MESMA ESTRADA

RIO DE JANEIRO

IMPRENSA NACIONAL

1886

Estrada de Ferro D. Pedro 2.º

(PARTE EM TRAFEGO)

Directoria. Rio de Janeiro, 31 de Março de 1886.

Illm. e Exm. Sr.

Na forma das disposições em vigor, apresento a V. Ex. o relatorio desta Estrada de ferro, relativo ao anno de 1885.

Deus Guarde a V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

José Eubank da Camara.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

RELATORIO DE 1885

INDICE

PAGS.

I. **Extensão da Estrada em trafego**..... 1

II. **Contabilidade.**— 1.º Custo da Estrada. 2.º Receita. 3.º Despeza. 4.º Receita e despeza por exercicio financeiro. 5.º Renda ficticia. 6.º Accordos de trafego mutuo. 7.º Reclamações..... 2 a 19

III. **Trafego.**— 1.º Movimento. Numero e percurso dos trens. Percurso dos vehiculos. Composição média dos trens. Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de mercadorias, animaes e carros. Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de viajantes. 2.º Despeza. 3.º Modificação nas tarifas. 4.º Horario dos trens..... 19 a 34

IV. **Telegrapho.**— 1.º Material telegraphico. Apparelhos e accessorios. Sinetas de alarma. Linhas. Postes telegraphicos. 2.º Serviço Telephonico. 3.º Luz electrica. 4.º Officina. 5.º Conservação e reparação das linhas. 6.º Movimento telegraphico e renda. 7.º Despeza..... 35 a 43

V. **Locomoção.**— 1.º Material rodante. Locomotivas. Carros e vagões. 2.º Tracção. Percurso das locomotivas. Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e de lubrificantes. Despeza de conducção dos trens. Despeza da lubrificação dos carros. 3.º Officinas e depositos diversos. Reparações de locomotivas. Reparações de carros e vagões. 4.º Recapitulação das despezas feitas pela locomoção por conta do custeio. 5.º Obras diversas. Obras novas do material rodante. Freio Westinghouse. Fundição de ferro e bronze. Fornecimento ao deposito central. Augmento das Officinas do Engenho de Dentro. Machinas-ferramentas..... 44 a 79

PAGS.

VI. Via permanente.— 1.º Trilhos, accessorios e dormentes. 2.º Linha geral, desvios e linhas auxiliares. 3.º Lastro. 4.º Roçado. 5.º Cercas. 6.º Passagem de nivel e outras. 7.º Pontes e pontilhões. 8.º Boeiros. 9.º Tunneis. 10.º Obras de terra e outras para consolidação do leito da Estrada. 11.º Estações e dependencias. 12.º Edificios diversos. 13.º Encanamentos e caixas de agua. 14.º Trabalhos diversos. 15.º Occurrencias. 16.º Despeza ..... 79 a 177

VII. Almoxarifado..... 177 a 181

VIII. Accidentes..... 182

ANNEXOS

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A 1 — Relação dos contratos, etc., celebrados durante o anno de 1885, e de outros documentos registrados no mesmo anno.

A 2 — Relação do pessoal da Administração Central em 31 de Dezembro de 1885.

A 3 — Quadro demonstrando, desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada, até 31 de Dezembro de 1885, as datas em que se abriram as diversas estações, e extensão da linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluida a importancia das estações.

CONTABILIDADE

B 1 — Relação do pessoal da Secção da Contabilidade em 31 de Dezembro de 1885.

B 2 — Balanço em 31 de Dezembro de 1885.

B 3 — Demonstração da conta de Lucros e Perdas em 31 de Dezembro de 1885.

B 4 — Balanço da receita e despeza da Estrada em trafego no anno de 1885.

B 5 — Synopse da receita e despeza effectiva (no Rio de Janeiro e no estrangeiro) durante o exercicio de 1884 - 1885.

B 6 — Capital empregado em 31 de Dezembro de 1885.

B 7 — Demonstração da despoza effectiva por conta do credito ordinario desde o exercico de 1866 - 1867 até o de 1884 - 1885, e dos creditos votados pela Assembléa Geral Legislativa para a mesma despeza.

B 8 — Comparação da receita e despeza nos exercicios de 1866 - 1867 a 1884 - 1885, e indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego nos mesmos exercicios.

B 9 — Demonstracção do movimento e receita por estações no anno de 1885.

B 10 — Demonstracção das receitas por mezes no anno de 1885, com exclusão da renda portencento ás estradas estranhas.

B 11 — Demonstracção por mezes do movimento o producto de viajantes dos suburbios no anno de 1885.

B 12 — Demonstracção do movimento e receita com que concorroram as diversas companhias em trafego mutuo para a receita geral desta Estrada no anno de 1885.

B 13 — Demonstracção da receita com que a Estrada de Ferro D. Pedro II concorreu para as companhias em trafego mutuo no anno do 1885.

B 14 — Balancete da escripturação da renda do anno do 1885.

B 15 — Estatistica dos passageiros embarcados nas estações desta e das estradas em trafego mutuo, com declaração dos destinos e das respectivas classes e productos, no anno de 1885.

B 16 — Estatistica dos passageiros desembarcados nas estações desta e das estradas em trafego mutuo, com declaração das procedencias e das respectivas classes e productos no anno de 1885.

B 17 — Estatistica de bagagens, encommendas, animaes e vehiculos expedidos no anno de 1885.

B 18 — Estatistica de bagagens, encommendas, animaes e vehiculos recebidos no anno de 1885.

B 19 — Estatistica das mercadorias expedidas no anno de 1885.

B 20 — Estatistica das mercadorias recebidas no anno de 1885.

B 21 — Demonstração dos despachos conferidos no anno de 1885.

B 22 — Demonstracção do movimento e producto dos transportes effectuados por conta do Governo Geral e Provincial, Illma. Camara Municipal, da Construcção do Prolongamento, e de companhias, durante o anno de 1885.

B 23 — Demonstracção dos transportes em serviço da Estrada e concedidos gratis, durante o anno de 1885.

B 24 — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a Estrada, até 31 de Dezembro de 1885.

B 25 — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1885.

B 26 — Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos no ultimo decennio.

TRAFEGO

C 1 — Mappa da distribuição do pessoal do trafego em 31 de Dezembro de 1885.

C 2 — Despeza do trafego no anno de 1885.

TELEGRAPHO

D 1 — Mappa da distribuição do pessoal do telegrapho em 31 de Dezembro de 1885.

D 2 — Demonstração dos telegrammas transmittidos durante o anno de 1885, em serviço da Estrada, do Governo e de particulares e suas respectivas importancias.

D 3 — Demonstração da despeza mensal com o serviço nas estações, conservação das linhas e apparelhos, luz electrica e obras novas durante o anno de 1885.

LOCOMOÇÃO

E 1 — Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1885.

E 2 — Consumo do combustivel e lubrificantes por serviços e secções e por locomotiva-kilometro no anno de 1885.

E 3 — Demonstração de todas as despezas feitas pela Secção da Locomoção no anno de 1885.

E 4 — Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante no anno de 1885.

E 5 — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens em 1885.

VIA-PERMANENTE

F 1 — Quadro do pessoal da Via-Permanente em 31 de Dezembro de 1885.

F 2 — Mappa demonstrativo de toda a despeza effectuada com os diversos trabalhos na linha e edificios, durante o anno de 1885.

F 3 — Demonstração das despezas effectuadas pela Secção da Via-Permanente em 1885, por conta das outras repartições da Estrada e de diversos e a indemnizar á referida Secção.

F 4 — Emprego de dormentes, trilhos e accessorios, no anno de 1885.

F 5 — Mappa do movimento de trilhos de aço no anno de 1885.

F 6 — Mappa do movimento de dormentes de madeira no anno de 1885.

F 7 — Desvios existentes nas estações em 31 de Dezembro de 1885.

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

I

EXTENSÃO DA ESTRADA EM TRAFEGO

A extensão total da estrada em trafego é a mesma mencionada no relatorio correspondente ao anno anterior, visto não ter sido inaugurado trecho algum de linha além de Lafayette, a saber:

	kil.
Linha central da Côrte a Lafayette	462,280
Ramal da Gambôa até o caes	1,123
» do Campinho	1,524
» de Santa Cruz	34,090
» de Macacos	4,929
» de S. Paulo	157,198
» do Porto Novo do Cunha	63,764
	724,908

Durante o anno de 1885 foram franqueadas ao publico as seguintes estações e paradas :

Em 5 de Julho a estação Avellar no kilometro 177,851 entre as estações de Ubá e Parahyba, na linha do centro :

» 12 » » a parada Sampaio no kilometro 7,666 entre a parada de Riachuelo e estação do Engenho Novo nos suburbios :

» 5 » Novembro a estação Barão de Cotegipe no kilometro 245,300 entre as estações do Espirito Santo e Mathias Barbosa, na linha do centro :

» 1 » Dezembro a parada Rocha no kilometro 6,386 entre a estação de S. Francisco Xavier e parada de Riachuelo, nos suburbios.

Brevemente será entregue ao trafego mais uma parada, denominada Cupertino, no kilometro 14,243 entre a parada de Piedade e estação de Cascadura, nos suburbios.

II

CONTABILIDADE

1.° Custo da Estrada

O capital empregado na Estrada em trafego em 31 de Dezembro de 1885 era o seguinte, incluindo o custo das novas estações e paradas entregues ao publico :

Linha central.	1ª secção.....	7.875:622$214
	2ª »	13.524:572$228
	3ª »	4.738:810$026
	4ª »	11.972:871$988
	5ª » (até Lafayette).	19.043:918$844
		57.155$795$300

Transporte.....	57.155:795$300
Ramal de Santa Cruz.....	1.182:865$285
» » Macacos (inclusive a estação)..	62:447$857
» » S. Paulo.....	10.376:030$338
» do Porto Novo do Cunha.....	5.328:361$625
» » Paty do Alferes (exploração)...	11:678$770
Estações (inclusive S. Diogo e Gambôa)..	9.026:645$094
Officinas e depositos em S. Diogo.....	1.194:116$437
» » do Engenho de Dentro.....	1.529:941$656
Casas de machinas na Barra e Entre-Rios.	98:263$247
Material rodante.....	9.115:971$970
Moveis e utensilios.....	369:242$845
Proprios diversos.....	200:600$590
	95.651:961$014
Material em ser.....	1.236:836$105
	96.888:797$119

A importancia acima indicada de 95.961:651$014 dividida pela extensão de 724,908 da Estrada em trafego dá para o custo médio por kilometro a quantia de 131:950$483.

Continua-se a proceder ao inventario geral e á respectiva avaliação de todo o material rodante, officinas, depositos, estações, proprios diversos, moveis e utensilios, etc., para se fazer uma revisão do capital empregado na Estrada em trafego.

2.° Receita

A receita geral da Estrada em 1885, deduzidas as verbas de receita susceptiveis de annullação pelas verbas correspondentes de despeza, foi de.....	12.260:685$756
e em 1884.....	11.551:917$714
Differença para mais em 1885.....	708:768$042

Foram mais arrecadadas durante o anno além da importancia de.....	12.260:685$756
as seguintes verbas escripturadas como despeza a annullar :	
Indemnizações.....	8:085$651
Materiaes cedidos a emprezas diversas e a particulares, e despezas diversas.....	72:025$000
Obras feitas por conta de diversas emprezas e particulares.....	14:514$944
Quotas das despezas nas estações de entroncamento pagas pelas companhias em trafego mutuo, inclusive desvios...	74:232$255
	12.429:543$606

Comparação da receita total do trafego e de outras fontes de receita nos annos de 1885 e 1884.

RECEITA	1885	1884	DIFFERENÇA EM 1885	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Renda do trafego.....	12.212 955$090	11.502:561$370	710:393$720	
» de proprios.....	30:165$940	39:583$020	.....	9:417$080
Rendas diversas.....	6:351$120	753$960	5:597$160	
Multas.....	11:213$606	9:019$364	2:194$242	
	12.260:685$756	11.551:917$714	718:088$122	9:417$080
Differença para mais em 1885.....	.....	.....	708:768$042	

Esta differença total para mais é devida principalmente ao augmento na renda de passagens e mercadorias, conforme demonstra em detalhe o quadro da pagina 6.

Por esse quadro vê-se que o trafego de café augmentou de 16.788 toneladas, concorrendo assim com um accrescimo de 556:009$970 na renda geral do referido anno.

A differença para menos de 9:417$080 na renda de proprios provém de ter esta Estrada, para attender á necessidade do serviço de trafego mutuo com a Estrada de ferro Leopoldina, tomado conta de alguns armazens das estações do ramal de Porto Novo do Cunha, que estavam alugados a particulares e rendiam annualmente 12:000$000.

O seguinte quadro mostra a renda do trafego total e por kilometro de extensão média da linha em cada um dos annos decorridos desde 1858 em que foi inaugurada a Estrada:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	RENDA		DIFFERENÇA POR CENTO NA RENDA	
			TOTAL	POR KILOMETRO	PARA MAIS	PARA MENOS
	k					
1858	50,835	.....	205.845$130	5:819$713		
1859	61,675	21,32	720:900$543	11:688$699	134,67	
1860	61,675	.....	920:765$784	14:929$157	27,72	
1861	65,144	5,62	1.099 814$988	16:882$828	19,44	
1862	70,102	7,45	1.024:598$835	14:593$849	.....	7,65
1863	79,463	13,52	1.004:997$249	12:699$131	.....	1,95
1864	99,397	25,08	1.211:615$205	12:189$655	20,92	
1865	125,204	25,96	1.761:666$485	14:070$369	45,39	
1866	138,249	10,41	1.858:076$025	13:440$068	5,47	
1867	176,015	27,31	2.523:296$721	14:335$694	35,82	
1868	202,598	15,10	2.808:342$250	13:861$648	11,29	
1869	212,311	4,79	4.325:816$000	20:374$997	54,03	
1870	221,762	4,45	4.449:010$565	20:062$996	2,84	
1871	275,118	24,06	5.434:984$370	19:755$102	22,16	
1872	319,563	16,15	5.734:931$010	17:936$779	5,46	
1873	363,409	13,72	6.384:309$360	17:567$835	11,38	
1874	391,423	7,70	7.604:032$290	19:426$534	19,05	
1875	445,537	13,82	8.079:700$923	18:134$747	6,25	
1876	501,325	12,56	7.987:221$580	16:022$068	.....	1,15
1877	516,197	2,92	9.269:261$019	17:064$107	10,05	
1878	583,360	13,00	9.970:501$070	17:094$247	7,56	
1879	621,752	6,58	11.105:725$890	17:861$989	11,38	
1880	633,725	1,92	11.250:520$730	17:753$000	1,30	
1881	648,338	2,31	13.067:914$130	20:156$203	13,53	
1882	682,571	5,40	12.429:319$330	18:209$562	.....	4,88
1883	682,571	.....	11.550:101$220	16:921$464	.....	7,07
1884	724,908	6,20	11.502:561$370	15:867$615	.....	0,41
1885	724,908	.....	12.212:955$090	16:847$593	6,17	

Movimento geral e receita do trafego com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas

Quadro comparativo entre 1885 e 1884 :

VERBAS DE RECEITA	EM 1885		EM 1884		EM 1885 — DIFFERENÇAS PARCIAES NO PRODUCTO		EM 1885 — DIFFERENÇAS POR CENTO
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Para mais	Para menos	
Passagens	3.439.243,5	2.417:240$590	3.125.127	2.335:171$600	81:768$990	.....	3,51
Bagagens	2.474.623 k.	72:542$640	2.608.791 k.	75:989$920	.....	3:447$280	4,53
Encommendas	14.678.313 »	10:612$640	13.578.593 »	308:322$560	1:290$080	.....	0,41
Animaes	72.980	140:703$780	67.721	115:687$820	25:075$960	.....	21,67
Carros	427	5:827$040	609	7:834$040	.....	2:007$360	25,62
Mercadorias — Café	172.453.168 k.	5.281:314$840	157.365.462 k.	4.733:304$840	556:009$970	.....	11,74
Mercadorias — Diversos	257.733.512 »	3.837.124$070	238.946.392 »	3.796:678$080	40:445$990	.....	1,06
Armazonagens	.....	17:388$560	.....	20:609$490	.....	3:220$930	15,50
Telegrapho	.....	66:082$670	.....	68:462$150	.....	2:079$480	3,05
Multas	.....	920$860	.....	839$700	89$160	.....	10,61
Rendas diversas	.....	56:129$440	.....	39:669$910	16:459$520	.....	41,49
		12.212:955$990		11.502:561$370	721:138$770	10:745$050	

Analysando as differenças para mais e menos mais importantes nas diversas verbas de receita do anno de 1885 convém explicar :

1.° Que do augmento de 81:768$990 em passagens 46:713$600 pertencem a suburbios ;

2.° Que a diminuição de 3:447$280 na renda de transporte de bagagens provém de não ter sido levado em conta o transporte das bagagens de immigrantes, o qual foi apenas escripturado na renda ficticia ;

3.° Que o augmento de 25:075$960 na renda de transporte de animaes é principalmente devido ao desenvolvimento que teve o trafego do gado em pé, em consequencia da reducção da respectiva tarifa.

As differentes verbas de receita comparadas com o total dão as seguintes relações por cento :

	Em 1885	Em 1884
Viajantes	19,793	20,304
Bagagens e encommendas	3,129	3,344
Animaes	1,153	1,006
Carros	0,048	0,068
Mercadorias	74,727	74,157
	98,850	98,876

Transporte.....	98,850	98,876
Telegrapho.....	0,541	0,592
Armazenagens.....	0,142	0,180
Multas e diversas.....	0,467	0,352
	100,000	100,000

O movimento e receita de passageiros discriminados pelos trens dos suburbios e do interior foram :

	1885			
	Numero por classe	Total dos passageiros	Receita por classe	Total da receita
Passageiros dos suburbios, 1ª classe	684.072	2.475.269	165:419$200	403:126$300
Passageiros dos suburbios, 2ª »	1.791.197		237:707$100	
Passageiros do interior (*), 1ª classe	256.966	954.994,5	1.056:982$170	2.014:114$290
Passageiros do interior (*), 2ª »	698.028,5		957:132$120	
		3.430.263,5		2.417:240$590

	1884			
	Numero por classe	Total dos passageiros	Receita por classe	Total da receita
Passageiros dos suburbios, 1ª classe	578.345	2.170.206,5	143:554$900	356:412$700
Passageiros dos suburbios, 2ª »	1.591.861,5		212:857$800	
Passageiros do interior, 1ª classe	259.397,5	954.920,5	1.025:355$180	1.979:058$900
Passageiros do interior, 2ª »	695.523		953:703$720	
		3.125.127		2.335:471$600

	DIFFERENÇAS EM 1885	
	Numero de passageiros	Receita
Passageiros dos suburbios, 1ª classe	+ 105.727	+ 21:864$300
Passageiros dos suburbios, 2ª »	+ 199.335,5	+ 24:849$300
Passageiros do interior, 1ª classe	— 2.431,5	+ 31:626$990
Passageiros do interior, 2ª »	+ 2.505,5	+ 3:428$400

(*) Estão incluidos os passageiros embarcados nas estações dos suburbios para o interior e vice-versa.

Comparação da quantidade e producto das bagagens, encommendas e mercadorias nos annos de 1885 e 1884:

DESIGNAÇÃO	1885		1884	
	Quantidade — Kilos	Producto	Quantidade — Kilos	Producto
Bagagens e encommendas pelos trens dos suburbios...	4,893,914	30:442$480	2,858,995	24:318$200
Bagagens pelos trens do interior.....	982,495	60:067$400	1,892,518	69:605$720
Encommendas pelos trens do interior.....	11,276,529	291:621$400	11,435,871	290:388$560
Total das bagagens e encommendas.....	17,152,936	382:155$280	16,187,384	384:312$480
Mercadorias da Côrte para o interior.....	147,654,349	2.864:380$640	143,916,636	2.756:204$580
Mercadorias do interior para a Côrte e demais estações. Café.....	172,153,168	5.289:314$840	155,365,462	4.733:304$840
Diversos.	110,079,167	972:743$400	115,029,756	1.040:477$400
	447,039,616	9.508:594$160	430,499,238	8.914:296$300

No ultimo decennio o numero de passageiros transportados pela estrada foi:

ANNOS	SERVIÇO DOS SUBURBIOS			SERVIÇO DO INTERIOR			TOTAES GERAES
	1ª classe	2ª classe	Totaes	1ª classe	2ª classe	Totaes	
1876.....	494,543	706,238	1,200,781	179,599	470,936	650,535	1,851,336
1877.....	625,46[illegible]	932,963	1,558,432	207,086,5	479,959,5	687,046	2,245,478
1878.....	572,508	901,[illegible]	1,474,089	228,432,5	491,135,5	719,268	2,1[illegible],357
1879.....	649,379	1,015,976	1,634,355	276,601	582,999	859,600	2,[illegible]93,955
1880.....	593,621	1.187,209	1,580,320	302,640,5	686,183	988,821,5	2,569,1[illegible],5
1881.....	509,0[illegible]2	1,343,878	1,852,470	279,798,5	622,7[illegible],5	902,917	2,755,[illegible]
1882.....	532,146	1,332,632	1,864,748	259,932,5	655,147	915,379.5	2,780,127,5
1883.....	548,292	1,404,685	1,052,977	260,050	688,191	948,241	2,9[illegible]1,2[illegible]8
1884.....	578,345	1,591,861,5	2,170,206,5	259,397,5	695,52[illegible]	954,920,5	3,125,[illegible]27
1885.....	684,072	1,791,197	2,475,269	256,966	698,028,5	954,994,5	3,[illegible],233,5

Movimento de passageiros e respectiva receita nos trens de suburbios durante o mencionado periodo:

ANNOS	NUMERO	PRODUCTO
1876.....	1.200.781	227:935$840
1877.....	1.558.432	314:881$[illegible]03
1878.....	1.474.089	296:77[illegible]$090
1879.....	1.634.8[illegible]5	299.624$[illegible]40
1880.....	1.580.320	259 31[illegible]$[illegible]0
1881.....	1.852.470	307:458$210
1882.....	1.864.748	3[illegible]9.58[illegible]$660
1883.....	1.952.977	324:948$100
1884.....	2.170.206,5	356:412 7[illegible]0
1885.....	2.475.269	403:426$300

O seguinte quadro mostra a quantidade de bagagens, encommendas e mercadorias transportadas no ultimo decennio:

ANNOS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS	MERCADORIAS		
		Da côrte para o interior	Do interior para a côrte e demais estações	Total das mercadorias
	k	k	k	k
1876	5.445.439	1[illegible].645.797	140.159.806	244,805,603
1877	6.744.211	103.794.549	169.048.386	272,842,895
1878	6.848.271	106.868.736	182.222.179	289,090,915
1879	8.177.935	111.812.872	209.152.823	320,965,695
1880	9.039.563	125.213.178	202.839.976	328,053,154
1881	12.034.372	133.374.266	254.663.276	388,037,542
1882	12.836.229	127.423.072	256.070.552	383,493,624
1883	14.764.758	131.125.154	273.953.578	405,077,732
1884	16.187.384	143.916.636	270.395.218	414,311,854
1885	17.152.936	.....	.....	429,856,680

Transportes por conta de diversos Ministerios, Provincias, etc.

Na receita do trafego correspondente ao anno considerado está comprehendida a quantia de 162:350$180, proveniente de passagens e transportes concedidos a diversas Repartições, por conta dos respectivos Ministerios e Provincias, e cujo pagamento é feito por meio de jogo de contas no Thesouro Nacional; a saber:

VERBAS	QUANTIDADES		PRODUCTOS
Passagens	84.275	»	82:526$310
Bagagens	74.019	kilogrammas	7:805$760
Encommendas	197.497	»	3:548$760
Mercadorias	2.923.916	»	49:192$180
Animaes	339		1:334$940
Vehiculos	22		242$480
Telegrammas			2:642$850
Rendas diversas			15:056$900
			162:350$180

O debito, porém, feito ás diversas Repartições sobe a 163:188$890, por estarem contempladas as quotas creditadas a diversas companhias em trafego mutuo na importancia de 838$710, sendo :

Passageus	8$800
Encommendas	8$180
Mercadorias	531$620
Telegrammas	290$110
	838$710

A discriminação dos referidos transportes, segundo os Ministerios, Provincias e Repartições debitadas, é a seguinte :

Ministerio da Agricultura	3:493$720
» de Estrangeiros	14$700
» da Fazenda	1:589$780
» da Guerra	31:184$210
» do Imperio	32:420$780
» da Justiça	19:115$420
» da Marinha	719$380
Provincia de Minas Geraes	11:226$620
» do Paraná	10$500
» do Rio de Janeiro	7:888$520
» de S. Paulo	516$800
Illma. Camara Municipal da Côrte	3:452$280
Construcção do prolongamento desta Estrada	49:765$180
	163:188$890

3.º Despeza

A despeza de custeio foi:

Em 1885	6.342:990$810
» 1884	6.591:350$140
Sendo a differença para menos em 1885	248:359$330

A despeza de custeio ficou distribuida pelas diversas repartições da Estrada em 1885 do modo seguinte :

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração central	69:017$098	5:477$553	74:494$651
Contabilidade	110:505$569	2:216$876	112:722$445
Trafego	1.322:134$854	193:951$169	1.516:086$023
Telegrapho	195:927$651	25:018$690	220:946$341
Locomoção	701:418$291	1.124:771$214	1.826:189$505
Via permanente	1.807:828$297	784:723$548	2.592:551$845
	4.206:831$760	2.136:159$050	6.342:990$810

Quadro comparativo da despeza de cada uma das repartições nos dous annos de 1885 e 1884 :

VERBAS DE DESPEZA	1885	1884	DIFFERENÇAS EM 1885	
			PARA MAIS	PARA MENOS
Administração central	74:494$651	88:322$423	.....	13:827$772
Contabilidade	112:722$445	114:045$445	.....	1:323$000
Trafego	1.516:086$023	1.509:814$817	6:271$206	
Telegrapho	220:946$341	228:344$914	.....	7:398$573
Locomação	1.826:189$505	1.871:905$299	.....	45:715$794
Via permanente	2.592:551$845	2.778:917$242	.....	186:365$397
	6.342:990$810	6.591:350$140	6:271$206	254:630$536
Differença para menos em 1885	.....	.....	248:359$330	

Esta differença proveio principalmente da reducção do pessoal das diversas Secções que foi de 230:171$308, conforme a discriminação constante do seguinte quadro, sendo os restantes 18:188$022 correspondentes á diminuição na despeza de material :

SECÇÕES	PESSOAL		DIFFERENÇAS EM 1885	
	1885	1884	PARA MAIS	PARA MENOS
Administração central	69:017$098	73:953$322	.....	4:936$224
Contabilidade	110:505$569	110:149$523	356$046	
Trafego	1.322:134$854	1.354:998$638	.....	32:863$784
Telegrapho	195:927$651	204:107$785	.....	8:180$134
Locomoção	701:418$291	739:118$658	.....	37:700$367
Via permanente	1.807:828$297	1.954:675$142	.....	146:846$845
	4.206:831$760	4.437:003$068	356$046	230:527$354
Differença para menos em 1885	.....	.....	230:171$308	

Este satisfactorio resultado foi obtido com as reducções feitas no pessoal da conservação geral da linha, principalmente na 2ª secção e no de diversos escriptorios, e ainda com a reforma do quadro do pessoal da Via Permanente realizada pelo Decreto n. 9374 de 14 de Fevereiro de 1885, do que resultou a suppressão de 4 chefes de divisão.

No corrente anno tenho conseguido fazer tambem importantes economias nesta verba, reduzindo as turmas extraordinarias de conservação da linha e supprimindo os logares de telegraphistas nas estações de movimento insignificante, onde os agentes podem, sem inconveniente para o serviço, accumular os dous cargos.

A despeza total por kilometro de extensão média em trafego foi:

Em 1885	8:750$063
» 1884	9:092$671
Differença para menos em 1885	342$608

A distribuição da despeza kilometrica pelas differentes repartições da Estrada consta do seguinte quadro:

VERBAS DE DESPEZA	DESPEZA POR KILOMETRO	RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA TOTAL
Administração central	102:764	1,17
Contabilidade	155:490	1,78
Trafego	2:001:419	23,00
Telegrapho	304:792	3,49
Locomoção	2:519:292	28,79
Via permanente	3.576:387	40,87
	8:750:063	100,00

Tendo sido a renda bruta em 1885	12.260:685$756
e o custeio	6.342:990$810
a renda liquida foi	5.917:694$946
que comparada com a de 1884	4.960:567$574
apresenta para mais a differença de	957:127$372

A relação da despeza para a receita foi:

Em 1885	51,73 %
» 1884	57,05 %

A despeza com as obras novas e augmento de material rolante foi a seguinte :

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
VIA PERMANENTE			
1ª secção	45:572$369	27:247$813	72:820$182
2ª »	6:803$450	2:153$160	8:956$610
3ª »	8:422$630	4:169$891	12:592$521
4ª »	53:651$607	25:915$271	79:566$878
5ª »	29:573$798	18:276$773	47:850$571
Ramal de Santa Cruz	6:884$750	4:770$351	11:655$101
» de Macacos	346$230	263$690	609$920
» de S. Paulo	17:362$200	8:435$846	25:798$046
» do Porto Novo do Cunha	3:363$420	1:538$975	4:902$395
	171:650$454	93:171$770	264:822$224
LOCOMOÇÃO			
Officinas do Engenho de Dentro	10:806$945	18:497$508	29:304$453
Material rodante	71:157$369	482:338$954	553:496$323
	81:964$314	500:836$462	582:800$776
Total	253:614$768	594:008$232	847:623$000

A despeza geral de custeio, obras novas e augmento de material rodante foi portanto a seguinte :

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração central	69:017$098	5:477$553	74:494$651
Contabilidade	110:505$569	2:216$876	112:722$445
Trafego	1.322:134$854	193:951$169	1.516:086$023
Telegrapho	195:927$651	25:018$690	220.946$341
Locomoção	783:382$605	1.625:607$676	2.408:990$281
Via permanente	1.979:478$751	877:805$318	2.857:374$069
	4.460:446$528	2.730:167$282	7.190:613$810

O seguinte quadro mostra a renda do trafego, custeio e renda liquida e a relação por cento do custeio para a renda bruta desde o anno de 1858 em que foi inaugurada esta Estrada:

ANNOS	RENDA BRUTA DO TRAFEGO (*)	CUSTEIO (**)	RENDA LIQUIDA	RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA RENDA BRUTA
185[illegible]	2[illegible]5.8[illegible]5$130	172:0[illegible]5$265	123:7[illegible]$[illegible]	58,16 »
1859	720:900$543	60[illegible]:870$[illegible]93	114:030$[illegible]	81,18 »
18[illegible]	929:7[illegible]5$784	611:402$672	3[illegible]9:36[illegible]$112	66,40 »
1861	1.[illegible]9[illegible]:814$958	697:836$382	4[illegible]1:97[illegible]$[illegible]6	61,45 »
1862	1.021:598$835	817:107$776	2[illegible]4:491$[illegible]9	79,98 »
1863	1.0[illegible]1:[illegible]7[illegible]2$9	851:408$[illegible]21	1[illegible]7:888$728	8[illegible],27 »
1864	1.211:615$205	964:499$300	247:415$905	79,57 »
1865	1.761:666$850	1.096:104$081	665:5[illegible]2$[illegible]3	62,21 »
1866	1.8[illegible]8.076$425	847:844$642	1.010.231$[illegible]83	45,63 »
1867	3.523:296$721	1.100:862$319	1.422:434$402	43,62 »
1868	2.808:342$250	1.242:011$191	1.566:3[illegible]1$[illegible]9	44,22 »
1869	4.325.8[illegible]8$000	1.845:664$029	2.480:1[illegible]$971	42,6[illegible] »
1870	4.449:010$565	1.875.410$430	2.5[illegible]3:900$135	42,14 »
1871	5.434:084$370	2.387.676$875	3.047:307$495	43,93 »
1872	5.731.931$010	3.220:533$144	2.511:397$[illegible]5	56,[illegible]8 »
1873	6.384.309$[illegible]6[illegible]	3.476.252$827	2.908:056$[illegible]31	54,44 »
1874	7.00[illegible].032.29[illegible]	3.381:794$113	4.222.[illegible]8[illegible]$77	44,47 »
1875	8.079:700$723	3.8[illegible]3:616$[illegible]82	4.1[illegible]6:083$[illegible]4	48,19 »
1876	7.987.921$580	4.273:793$135	3.7[illegible]4:428$[illegible]46	53,50 »
1877	9.269:2[illegible]8$019	5.289.017$[illegible]60	3.980:2[illegible]3$[illegible]5[illegible]	57,05 »
1878	9.97[illegible].[illegible]00$070	5.447:794$136	4.522.705$[illegible]34	54,63 »
1879	11.1[illegible]5:725$890	4.669:356$664	6.436.3[illegible]9$[illegible]2	42,04 »
1880	11.25[illegible].520$730	5.256:3[illegible]5$364	5.99[illegible].1[illegible]5$366	46,72 »
1881	13.06[illegible]:911$[illegible]0	5.605:765$845	7.[illegible]2:1[illegible]5$[illegible]	42,90 »
1882	12.129:31[illegible]$330	6.482:310$248	5.946:07[illegible]$092	52,15 »
1883	11.550.101$220	6.48[illegible]:[illegible]18$360	5.0[illegible]:556$860	56,10 »
1884	11.502:561$370	6.503:02[illegible]$71[illegible]	4.999:533$[illegible]53	56,53 »
1885	12.212.955$090	6.368:496$159	5.844:458$931	52,14 »

Considerada a receita e despeza no anno de 1885 sem exclusão de verba alguma, a respectiva comparação mostra que a renda liquida foi de 5.917:694$946:

Receita	12.260:685$756
Despeza	6.342:990$810
	5.917:694$946

e que a despeza correspondeu a 51,73 °/₀ da receita.

Igual comparação dos resultados obtidos em 1884 demonstra que a renda liquida desceu a 4.960:567$574, isto é, foi menor de 957:127$372:

Receita	11.551:917$714
Despeza	6.591:350$140
	4.960:567$574

correspondendo a 57,05 °/₀ da receita.

(*) Com exclusão da renda de proprios o eventual por não ter sido considerada nos annos anteriores a 1877.
(**) Excluida a despeza da Administração Central na contemplada no custeio dos annos anteriores a 1877.

4.º Receita e despeza por exercicio financeiro

A receita effectiva no exercicio de 1884-1885 foi de.....	12.294:748$378
e a despeza effectiva por conta do credito ordinario.....	7.096:996$400
ficando o saldo de.....	5.197:751$978
Comparada a renda effectiva do exercicio de 1883-1884...	10.889:608$730
com a do exercicio de 1884-1885.....	12.294:748$378
Differença para mais no ultimo exercicio.....	1.405:139$648
No exercicio de 1883-1884 a despeza effectiva foi de.....	6.876:007$963
e no de 1884-1885.....	7.096:996$400
	220:988$437

Para o exercicio de 1887-1888 foram orçadas em 7.308:873$000 as despezas provaveis com o custeio da parte em trafego e em 1.150:781$000 a que será necessaria para obras novas e augmento de material motor e rodante (conta de capital), a saber:

Custeio da estrada:

Administração central.....	110:000$000	
Contabilidade.....	124:604$000	
Trafego.....	1.926:084$320	
Locomoção.....	2.007:873$500	
Via permanente.....	3.140:311$180	7.308:873$000

Obras novas e acquisição de material rodante (conta de capital):

Via permanente:

Obras complementares nas diversas secções.....	600:781$000

Transporte.....	600:781$000	7.308:873$000
Locomoção:		
Augmento de locomotivas, carros e freios Westinghouse.....	500:000$000	
Idem das officinas do Engenho de Dentro.....	50:000$000	1.150:781$000
		8.459:654$000

Na confecção do orçamento para o mencionado exercicio teve em vista esta Directoria restringir a verba pedida á strictamente indispensavel para poder dar aos diversos serviços um andamento conveniente ao publico e ao mesmo tempo proveitoso á Estrada.

Em relação ao credito pedido para o custeio no exercicio de 1886 a 1887, nota-se uma differença para mais de 158:873$000, devido ao augmento que terá a linha em trafego, recebendo-se nessa época o novo trecho de Lafayette a Congonhas com 20",423, e o Ramal de Ouro Preto com 46 kilometros, cuja conservação tem de ser necessariamente dispendiosa por causa da formação geologica dos terrenos atravessados por essa linha.

No credito pedido para obras novas e augmento do material rodante ha, tambem, um excesso em relação ao exercicio anterior, sendo 300:781$000 em obras novas e 350:000$000 em material rodante, ou um total de 650:781$000, motivado principalmente pela imprescindivel necessidade de continuar-se o importante e vantajoso serviço da substituição do lastro da linha pelo de pedra britada, reconstruir-se a rotunda da Barra do Pirahy, que está a cahir, e augmentar-se o numero de locomotivas, vagões de carga e carros de viajantes de suburbios, visto serem aquelles manifestamente insufficientes para as necessidades do serviço, principalmente nas épocas da safra do café, e estes nos dias de corrida no Jockey-Club e Derby-Club.

O credito votado para o exercicio de 1884 a 1885 e prorogado para o actual, em virtude do Decreto n. 3271 de 28 de Setembro do anno proximo passado, apezar de reduzida a despeza de custeio, conforme já expuz neste relatorio, foi e continúa a ser insufficiente para manter os diversos serviços em estado satisfactorio, de modo a serem attendidas as necessidades de um trafego tão importante como o desta via-ferrea.

Têm sido causa deste desequilibrio as reducções feitas nos orçamentos apresentados por esta Directoria, as quaes sem duvida têm sido maiores do que razoavelmente póde exigir a mais escrupulosa economia das rendas do Estado.

Assim é que no orçamento para o exercicio de 1884 a 1885 as reducções attingiram a 1.012:727$500, inclusive as que foram feitas pela Secretaria de Estado na importancia de 816:770$000, e no orçamento para o exercicio seguinte elevaram-se a 1.272:897$500, em consequencia da citada prorogação.

Reducções tão grandes como estas têm sido, segundo me parece, o motivo por que desde o exercicio de 1866 a 1867 todos os orçamentos desta estrada têm sido liquidados com *deficit*, exceptuando apenas os exercicios de 1869 - 1870, em que houve o excesso de credito de 322:797$035, e o de 1882 - 1883, ainda não liquidado no Thesouro Nacional, tendo taes *deficits* excedido a mil contos em cada um dos exercicios de 1872 - 1873 e 1881 - 1882.

5.° Renda ficticia

Os transportes effectuados gratuitamente durante o anno proximo passado em virtude de diversas disposições importaram na quantia de 167:374$900; sendo:

Requisições da	Secretaria da Agricultura...	3:919$500
» »	Inspectoria Geral das Terras e Colonização.....	51:404$260
» »	Santa Casa da Misericordia..	390$280
» »	Companhia Leopoldina.....	10:394$760
» do	Asylo — Furquim.....	46$080
» da	Companhia Agricola.....	105$240
» » »	Brazil Industrial..	433$940
		66:694$060
Saccos vazios.....		100:680$840
		167:374$900

Os transportes em serviço da Estrada attingiram á somma de 524:406$830, distribuida do seguinte modo :

Administração central.....	3:912$180
Trafego.....	43:627$470
Contabilidade.....	789$200
Locomoção.....	273:497$400
Via permanente.....	203:180$580
	524:406$830

A importancia total eleva-se a 691:781$730.

6.° Accôrdos de trafego mutuo

Em 7 de Julho do anno proximo passado foi celebrado o accôrdo para o estabelecimento de trafego mutuo entre esta Estrada e a Companhia Estrada de Ferro Rio das Flores.

Durante o mesmo anno fizeram-se as seguintes innovações e ampliações :

Em 12 de Março foi innovado o accôrdo celebrado entre esta Estrada e a Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina por ter a mesma Companhia adquirido o Ramal da Serraria (Estrada de Ferro União Mineira), fundindo-se em um só os accôrdos de 10 de julho de 1878 e 21 de Abril de 1884 ;

Em 16 de Março foi ampliado o accôrdo de 26 de Maio de 1877, celebrado entre esta Estrada e a Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro, para regularisar a fiscalisação do recebimento e entrega de cargas em trafego mutuo.

Em 29 de Maio foram alteradas as clausulas 11ª, 14ª e 17ª do accôrdo de 9 de de Outubro de 1884, celebrado entre esta Estrada e a Companhia Estrada de Ferro de Juiz de Fóra e Piáu ;

Em 10 de Outubro foi alterada a clausula 13ª do accôrdo de 2 de Junho de 1884, celebrado entre esta Estrada e a Companhia Ferro-Carril Parahybuna e Porto das Flores ;

Em 19 de Outubro foi innovado o accôrdo de 4 de Outubro de 1879, celebrado entre esta Estrada e a Companhia Estrada de Ferro União Valenciana ;

Em 11 de Dezembro foi alterada a clausula 17ª do accôrdo celebrado em 12 de Março de 1885 entre esta Estrada e a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.

7.º Reclamações

Durante o anno de 1885 foram apresentadas 761 reclamações por differenças de frete na importancia de 7:750$420, das quaes:

Foram pagas.....	627	na importancia de	6:152$340
Ficaram por pagar.....	93	» » »	594$360
Foram indeferidas.....	6	» » »	37$510
Pertencentes ás estradas estranhas..	35	» » »	966$210
	761		7:750$420

Por perdas e avarias de mercadorias foram apresentadas 138 reclamações, a saber:

130	por perdas de mercadorias na importancia de.....	6:694$541
5	» avarias » » » » »	335$140
3	» restituição de frete » » »	32$120
		7:061$801

Das 130 reclamações por perda:

Autorisou-se o pagamento de....	83	na importancia de	2:138$289
Ficaram dependentes de despacho..	22	» » »	1:068$606
Foram indeferidas.....	20	» » »	494$286
Ficaram sem effeito.....	5	» » »	1.480$250

As 5 reclamações por avaria foram attendidas, autorisando-se, porém, sómente o pagamento na importancia de 63$140.

III

TRAFEGO

1.º Movimento

Numero e percurso dos trens

O seguinte quadro mostra o numero de cada especie de trens nas diversas secções e ramaes em 1885:

TRENS	1ª secção	2ª secção	3ª secção	4ª secção	5ª secção	RAMAES DE S. PAULO	RAMAES DE PORTO NOVO	RAMAES DE SANTA CRUZ	RAMAES DE MACACOS
Trens de viajantes dos suburbios	10.864								
» » » do interior	1.460	1.460	730	730	730	730	730	754	
» mixtos	2.920	2.920	1.460	2.920	990	1.460	730	770	1.460
» de cargas	2.710	1.857	303	282	261	397	437	791	
» especiaes de viajantes	456	9	13	3	6	4	8	51	
» » » cargas	136	52	52	56	95	43	24	41	
Numero de trens em 1885	18.536	6.298	2.558	3.991	2.082	2.634	1.929	2.367	1.460
Numero de trens em 1884	17.582	6.260	2.452	4.137	2.054	2.538	1.858	2.270	1.468
Differenças em 1885	+ 954	+ 38	+ 106	— 146	+ 28	— 96	+ 71	+ 97	— 8
A média diaria do numero dos trens foi:									
Em 1884	48,1	17,1	6,6	11,3	5,6	6,9	5,1	6,2	4,1
Em 1885	50,8	17,3	7,0	10,9	5,7	7,2	5,3	6,[illegible]	4,0
Differenças em 1885	— 2,7	— 0,2	+ 0,4	— 0,4	+ 0,1	+ 0,3	+ 0,2	+ 0,3	— 0,1

O percurso em kilometros dos trens e a respectiva média diaria em 1885 e 1884 foram:

TRENS	1ª secção	2ª secção	3ª secção	4ª secção	5ª secção	RAMAES DE S. PAULO	RAMAES DE PORTO NOVO	RAMAES DE SANTA CRUZ	RAMAES DE MACACOS	PERCURSO TOTAL
Trens de viajantes dos suburbios	178.934	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	178.934
Trens de viajantes do interior	90.520	68.620	65.700	58.400	135.050	114.610	46.720	24.210	.....	603.830
Trens mixtos	122.640	137.240	131.400	121.180	147.270	229.220	46.720	24.090	13.140	972.900
Trens de cargas	164.908	87.032	46.814	22.337	29.747	62.009	27.968	25.103	.....	466.918
Trens especiaes de viajantes	4.344	423	991	9	1.062	517	310	1.594	.....	9.250
Trens especiaes de cargas	6.570	1.907	4.470	2.477	7.893	6.344	1.536	1.358	.....	32.250
Kilometros em 1885	567.916	295.222	249.075	204.403	321.022	412.700	123.254	77.350	13.140	2.264.082
Kilometros em 1884	579.723	293.303	248.974	211.538	330.567	342.401	117.854	74.406	13.212	2.181.678
Differenças em 1885	—11.807	+ 1.919	+20.101	— 7.135	— 9.545	+70.399	+ 5.400	+ 2.944	— 72	+ 82.404
O percurso médio diario foi:										
Em 1885	1.556	809	682	560	880	1.131	338	212	36	6.204
Em 1884	1.584	804	598	578	903	935	322	203	37	5.961
Differenças em 1885	— 28	+ 8	+ 84	— 18	— 23	+ 196	+ 16	+ 9	— 1	+ 243

Percurso dos vehiculos

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE								PERCURSO TOTAL
	VIAJANTES			BAGAGEM	ANIMAES	CORREIO E DOS CONDUCTORES	MERCADORIAS		
	1ª classe	2ª classe	1ª e 2ª classes				carregados	vázios	
1ª SECÇÃO									
Nos trens dos suburbios	1.166.618	1.063.306	2.229.924	237.034	1.384	5.792	12	1.096	2.475.242
Nos trens de viajantes do interior	469.624	277.211	746.835	331.333	36.645	164.614	69.516	5.967	1.354.940
Nos trens especiaes de viajantes	14 804	7.797	22.601	1.718	902	.....	88	16.264	41.573
Nos trens mixtos	289.372	250.385	539.757	146.243	115.468	.....	1.525.913	328.524	2.655.905
Nos trens de cargas	2.202	47.920	50.122	16.338	51.514	.....	3.068.356	889.233	4.075.563
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	1.894	.....	139.675	13.491	155.060
2ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes do interior	355.635	213.991	569.626	250.729	28.415	116.049	53.804	8.109	1.026.732
Nos trens especiaes de viajantes	799	335	1.134	329	.....	.....	.....	106	1.569
Nos trens mixtos	204.667	174.325	379.992	137.481	88.633	.....	1.645.344	352.394	2.599.844
Nos trens de cargas	.....	12.892	12.892	8.731	50.585	.....	997.570	322.527	1.392.305
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	2.914	.....	15.015	9.714	27.643
3ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes do interior	264.055	133.147	397.202	174.586	681	129.440	2.120	2.119	706.148
Nos trens especiaes de viajantes	2.441	830	3.271	1.070	.....	.....	.....	415	4.756
Nos trens mixtos	263.019	199.991	463.010	178.278	124.034	.....	2.737.233	674.985	4.177.540
Nos trens de cargas	.....	.....	.....	.....	41.670	.....	400.125	191.713	633.508
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83.889	29.277	113.166
4ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes do interior	119.255	119.100	238.355	98.12	80	115.280	1.612	1.591	455.038
Nos trens especiaes de viajantes	3	6	9	.....	.....	.....	.....	3	12
Nos trens mixtos	182.727	123.525	306.252	164.936	52.186	.....	936.292	250.344	1.680.010
Nos trens de cargas	.....	.....	.....	.....	36.715	.....	158.892	72.077	267.684
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11.830	9.343	21.173
5ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes do interior	272.245	274.231	546.476	176.851	285	257.704	1.029	2.530	984.935
Nos trens especiaes de viajantes	1.795	127	1.922	533	.....	.....	.....	.....	2.455
Nos trens mixtos	223.007	149.007	372.014	197.117	108 531	.....	838.821	333.839	1.850.322
Nos trens de cargas	.....	.....	.....	.....	9.648	.....	295.212	142.193	447.053
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	344	.....	5.472	33.877	39.693
RAMAL DE S. PAULO									
Nos trens de viajantes do interior	463.379	236.968	700.347	116.397	7.070	229.220	157	2.524	1.055.715
Nos trens especiaes de viajantes	517	471	988	.....	.....	.....	.....	157	1.145
Nos trens mixtos	350.980	179.492	530.472	264.426	287.141	.....	1.318.693	401.803	2 802.535
Nos trens de cargas	.....	.....	.....	.....	64.446	.....	576.371	239.735	880 552
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	28.454	.....	8.054	8.727	45.235
RAMAL DE PORTO NOVO									
Nos trens de viajantes do interior	98.148	93.888	192.036	46.848	612	46.848	128	264	286.706
Nos trens especiaes de viajantes	236	64	300	54	.....	.....	.....	.....	354
Nos trens mixtos	88.768	47.616	136.384	46.744	51.498	.....	600.154	121.558	956.338
Nos trens de cargas	.....	.....	.....	.....	882	.....	348.164	147.595	496.641
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12.599	10.390	22.989
	4.831.266	3.606.625	8.437.891	2.595.896	1.192.631	1.064.947	15.822.140	4.624.544	33.738-049

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE								PERCURSO TOTAL
	VIAJANTES			BAGAGEM	ANIMAES	CORREIO E DOS CONDUCTORES	MERCADORIAS		
	1ª classe	2ª classe	1ª e 2ª classes				carregados	vazios	
Transporte.....	4.831.266	3.605.625	8.437.891	2.595.896	1.192.631	1.064.947	15.822.140	4.624.547	33.738.049
RAMAL DE SANTA CRUZ									
Nos trens de viajantes do interior.....	50.352	50.192	100.544	42.403	36.971	16.896	86.378	52.449	335.641
Nos trens especiaes de viajantes.....	6.410	4.493	10.903	1.652	1.998	.....	132	1.651	16.351
Nos trens mixtos.....	50.734	50.349	101.103	45.949	15.637	.....	49.965	50.009	262.713
Nos trens de cargas.....	3.465	48.480	51.945	19.908	33.693	.....	425.653	406.635	928.804
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	14.356	.....	627	15.840	30.833
RAMAL DE MACACOS									
Nos trens de viajantes do interior.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nos trens especiaes de viajantes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nos trens mixtos.....	13.064	13.046	26.110	13.060	546	.....	18.948	7.311	65.975
Nos trens de cargas.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nos trens especiaes de cargas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vehiculos-kilometros.....	4.955.311	3.773.185	8.728.496	2.709.948	1.295.837	1.081.843	16.403.843	5.158.439	35.378.376
» » em 1884	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33.484.615
Differença para mais em 1885	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.893.761

Composição média dos trens

O numero médio de vehiculos por trem-kilometro nas diversas secções e ramaes foi:

SERVIÇOS	1ª secção	2ª secção	3ª secção	4ª secção	5ª secção	RAMAES DE				EM GERAL NOS ANNOS DE	
						S. PAULO	PORTO NOVO	SANTA CRUZ	MACACOS	1885	1884
Nos trens dos suburbios.....	13,83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,83	14,10
» » de viajantes do interior...	14,97	14,96	10,75	7,79	7,29	9,21	6,14	13,86	.....	10,26	9,72
» » mixtos.....	21,65	18,94	31,79	13,86	12,56	12,23	20,47	10,91	5,02	17,53	17,04
» » de cargas.....	24,71	16,00	13,53	11,98	15,03	14,20	17,76	35,58	.....	19,54	21,19
» » especiaes de viajantes.....	9,57	3,71	4,80	1,33	2,31	2,21	1,14	10,25	.....	7,37	4,15
» » » » cargas.....	23,60	14,50	27,14	8,55	5,03	7,13	14,97	22,79	.....	14,13	11,97
Numero médio de vehiculos em geral por trem-kilometro.....	18,94	17,10	22,62	11,86	10,36	11,59	14,30	20,35	5,02	15,63	17,35

Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de mercadorias, animaes e carros

SERVIÇOS				EM 1883	EM 1884	DIFFERENÇAS EM 1883
Numero de toneladas de mercadorias embarcadas	Café			172.153	155.366	+ 17.187
	Diversos	Pagando	Suburbios	12 250	8.892	+ 3.358
			Interior	240.165	244.496	— 4.331
			Total	252.415	253.388	— 973
		Por conta do Governo o do prolongamento da estrada	Suburbios	673	644	+ 29
			Interior	4.646	4.913	— 267
			Total	5.319	5.557	— 238
		Gratis		5.750	4.995	+ 755
		Em serviço da estrada		58.216	54.492	+ 3.724
	Animaes, pagando	Suburbios	1ª classe (cavallaros) 100	30	49	— 19
			2ª » (vaccuns) 80	32	66	— 34
			3ª » Carneiros 597	60	10	+ 50
			Porcos 314	31	32	— 1
			Diversos 2.143	214	292	— 78
			Total 3.054	305	334	— 29
		Interior	1ª » (cavallaros) 5.733	1.719	1.785	— 66
			2ª » (vaccuns) 12.162	4.864	2.518	+ 2.346
			3ª » Carneiros 20.439	2.014	1.932	+ 82
			Porcos 26.756	2.676	1.234	+ 1.442
			Diversos 4.617	462	1.997	— 1.535
			Total 51.512	5.152	5.163	— 11
	Animaes por conta do Governo		339	101	42	+ 59
	» em serviço da estrada		4	1	3	— 2
	Vehiculos, pagando	Suburbios	1ª classe 5	5	6	— 1
			2ª » 4	4	6	— 2
			Total 9	9	12	— 3
		Interior	1ª classe 119	119	94	+ 25
			2ª » 277	277	484	— 207
			Total 396	396	578	— 182
	Vehiculos por conta do Governo		22	22	4	+ 18
Total das mercadorias embarcadas				506.484	484.352	+ 22.132
Toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro	Café			37.771.019	32.025.596	+ 5.745.423
	Diversos	Pagando	Suburbios	181.916	126.206	+ 55.710
			Interior	38.919.697	38.265.698	+ 653.999
			Total	39.101.613	38.391.904	+ 709.709
		Por conta do Governo o do prolongamento da estrada	Suburbios	11.585	10.667	+ 918
			Interior	1.419.863	1.526.810	— 106.947
			Total	1.431.448	1.537.477	— 106.029
		Gratis		925.750	904.195	+ 21.555
		Em serviço da estrada		9.430.992	9.890.298	— 459.306
	Animaes, pagando	Suburbios	1ª classe (cavallaros)	398	652	— 254
			2ª » (vaccuns)	457	890	— 433
			3ª » Carneiros	622	117	+ 505
			Porcos	327	352	— 25
			Diversos	2.875	3.712	— 837
			Total	3.824	4.181	— 357
		Interior	1ª classe (cavallares)	163.425	145.526	+ 17.899
			2ª » (vaccuns)	1.373.769	506.870	+ 866.899
			3ª » Carneiros	121.977	119.029	+ 2.948
			Porcos	586.288	133.189	+ 453.099
			Diversos	48.336	421.913	— 373.577
			Total	756.601	674.131	+ 82.470
	Animaes por conta do Governo			7.932	3.764	+ 4.168

SERVIÇOS	EM 1885	EM 1884	DIFFERENÇAS EM 1885
Animaes em serviço da estrada	82	273	— 191
Toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro — Vehiculos, pagando — Suburbios — 1ª classe	59	82	— 23
2ª »	53	85	— 32
Total	112	167	— 55
Interior — 1ª classe	11.959	10.682	+ 1.277
2ª »	20.651	40.605	— 19.954
Total	32.610	51.287	— 18.677
Vehiculos por conta do Governo	1.157	138	+ 1.019
Total das toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro	91.001.189	84.137.349	+ 6.863.840
Percurso kilometrico médio de uma onelada de mercadoria — Café	219,40	206,13	+ 13,27
Diversos (inclusive animaes e carros)	159,21	158,40	+ 0,81
Em geral	179,67	173,71	+ 5,96
Percurso dos trens mixtos e de cargas	1.472.068	1.383.942	+ 88.126
» dos vagões de mercadorias e de animaes, carregados	17.699.680	16.376.283	+ 1.323.397
» » » » » vazios	5.158.439	5.169.010	— 10.571
» total dos vagões de mercadorias e de animaes, carregados e vazios	22.858.119	21.545.293	+ 1.312.826
Numero medio de toneladas por trem-kilometro	61,82	60,80	+ 1,02
» » » » » vagão-kilometro, carregado	5,15	5,14	+ ,01
» » » » » » (carregados e vazios)	3,98	3,91	+ ,07
Relação por cento entre o percurso dos vagões vazios e o percurso total	22,55	23,99	— 1,43
» » » » o numero de toneladas-kilometro e a capacidade media dos vagões (carregados e vazios)	41,90	34,67	+ 7,23

Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de viajantes

SERVIÇOS				Em 1885	Em 1884	DIFFERENÇAS em 1885
Numero de passageiros embarcados	Nos trens dos suburbios	Passagens simples	1ª classe	540.153	480.978	+ 50.175
			2ª »	1.734.779	1.533.226	+ 201.553
		» de ida e volta	1ª »	76.897	63.086	+ 13.811
		» por conta do governo	1ª »	7.435	5.961	+ 1.474
			2ª »	41.134	44.157	— 3.023
	Nos trens do interior	Passagens de excursões	1ª »	318	.....	+ 318
		» simples	1ª »	199.661½	203.612½	— 3.951
			2ª »	678.822	675.547	+ 3.275
		» de ida e volta	1ª »	45.721	41.906	+ 3.815
		» por conta do governo	1ª »	9.036	7.995	+ 1.041
			2ª »	26.670	17.941½	+ 8.728½
		» em serviço da estrada	1ª »	13.887	18.583	— 4.696
			2ª »	31.044	35.271	— 4.227
		» gratis	1ª »	672	589	+ 83
			2ª »	5.951½	1.302½	+ 4.649
		» para a exposição	1ª »	20	3.938	— 3.918
		» com abatimento de 75 %	1ª »	1.423½	.....	+ 1.423½
			2ª »	2.765½	.....	+ 2.765½
	Nos trens extraordinarios do interior		1ª »	2.172	1.500	+ 672
			2ª »	.....	1.668	— 1.668
	Nos trens extraordinarios (nos suburbios)	Passagens para as corridas	1ª »	58.426	19.570	+ 38.856
			2ª »	4.886	14.780	— 9.894
		» nos dias do carnaval	1ª »	75	39	+ 36
			2ª »	169	64	+ 105
		» para theatros	1ª »	.....	78	— 78
	Em geral e nas duas classes			3.481.818	3.180.792½	+ 301.025½
Numero de passageiros embarcados a um kilometro	Nos trens dos suburbios	Passagens simples	1ª »	5.146.334	4.668.220	+ 478.114
			2ª »	15.755.415	13.716.532	+ 2.038.883
		» de ida e volta	1ª »	845.867	711.314	+ 134.553
		» por conta do governo	1ª »	92.824	83.010	+ 9.814
			2ª »	393.339	425.064	— 31.725
	Nos trens do interior	Passagens de excursões	1ª »	5.088	.....	+ 5.088
		» simples	1ª »	13.599.773	13.184.212	+ 415.561
			2ª »	35.111.608	34.892.664	+ 218.944
		» de ida e volta	1ª »	7.955.454	7.713.042	+ 242.412
		» por conta do governo	1ª »	589.694	314.305	+ 275.389
			2ª »	1.777.960	1.898.525	— 120.565
		» em serviço da estrada	1ª »	764.125	707.900	+ 56.225
			2ª »	618.873	933.099	— 314.226
		» gratis	1ª »	66.414	51.918	+ 14.496
			2ª »	1.251.203	305.167	+ 946.036
		» para a exposição	1ª »	5.210	544.006	— 538.766
		» com abatimento de 75 %	1ª »	52.972	.....	+ 52.972
			2ª »	131.373	.....	+ 131.373
	Nos trens extraordinarios do interior		1ª »	391.520	40.500	+ 351.020
			2ª »	.....	45.036	— 45.036

SERVIÇOS			Em 1885	Em 1884	DIFFERENÇAS em 1885
Numero do passageiros embarcados a um kilometro	Nos trens extraordinarios (nos suburbios)	Passagens para as corridas	1ª »	350.556	117.420	+ 233.136
			2ª »	29.316	88.680	— 59.364
		» nos dias do carnaval	1ª »	1.200	624	+ 576
			2ª »	2.704	1.024	+ 1.680
		» para theatros	1ª »	.....	1.014	— 1.014
	Em geral e nas duas classes			84.938.852	80.443.276	+ 4.495.576
Percurso kilometrico médio de um viajante	Trens dos suburbios		1ª classe.	9,43	9,64	— 0,21
			2ª »	9,08	8,93	+ 0,15
			Em geral	9,18	9,13	+ 0,05
	» do interior		1ª classe.	86,02	81,10	+ 4,92
			2ª »	52,18	52,03	+ 0,15
			Em geral	61,24	60,04	+ 1,20
Numero médio de viajantes por trem-kilometro	Trens dos suburbios		1ª classe.	34,23	33,01	+ 1,22
			2ª »	85,98	84,16	+ 1,82
			Em geral	120,22	117,17	+ 3,05
	» do interior		1ª classe.	14,77	14,34	+ 0,43
			2ª »	24,52	24,20	+ 0,32
			Em geral	39,29	38,54	+ 0,75
Numero médio de viajantes por carro-kilometro	Trens dos suburbios		1ª classe.	5,45	5,03	+ 0,42
			2ª »	15,10	13,64	+ 1,46
			Em geral	10,04	9,19	+ 0,85
	» do interior		1ª classe.	6,18	6,11	+ 0,07
			2ª »	14,35	14,24	+ 0,11
			Em geral	9,59	9,52	+ 0,07
Percurso dos lugares offerecidos	Trens dos suburbios		1ª classe.	32.810.408	30.063.242	+ 2.747.166
			2ª »	49.408.520	48.402.992	+ 1.005.528
			Em geral	82.218.928	78.466.204	+ 6.752.724
	» do interior		1ª classe.	84.025.357	81.155.552	+ 2.869.805
			2ª »	129.075.630	127.305.741	+ 1.769.889
			Em geral	213.100.987	208.461.293	+ 4.639.694
Relação % entre os lugares occupados e os lugares offerecidos	Trens dos suburbios		1ª classe.	19,63	18,56	+ 1,07
			2ª »	32,74	29,40	+ 3,34
			Em geral	27,51	25,25	+ 2,26
	» do interior		1ª classe.	27,87	27,79	+ 0,08
			2ª »	30,13	28,91	+ 1,22
			Em geral	29,24	29,08	+ 0,16

Productos médios por classes de viajantes e por unidade de percurso e proporção as classes ás quantidades totaes:

DESIGNAÇÃO	PRODUCTOS				PROPORÇÃO POR CENTO DAS DUAS CLASSES ÁS QUANTIDADES TOTAES	
	Média por viajante	Por viajante — Kilometro	Por carro — Kilometro	Por trem — Kilometro	Quanto ao numero	Quanto ao porcurso
SERVIÇO DOS SUBURBIOS						
1ª classe	$242	$025,7	$140,1	$902	27,7	41,3
2ª »	$132	$014,6	$219,8	1$285	72,3	58,7
Em geral	$163	$017,7	$178,0	2$187	100,0	100,0
SERVIÇO DO INTERIOR						
1ª classe	4$098	$046,7	$281,2	$670	26,7	52,4
2ª »	1$355	$025,9	$370,9	$608	73,3	47,6
Em geral	2$086	$033,8	$317,8	1$278	100,0	100,0
AMBOS OS SERVIÇOS REUNIDOS						
1ª classe	1$298	$042,1	$247,4	$694	27,4	50,6
2ª »	$480	$022,5	$326,7	$679	72,6	49,4
Em geral em 1885	$504	$029,4	$281,2	1$373	100,0	100,0
» » » 1884	$744	$029,6	$277,8	1$334	100,0	100,0
Differença » 1885	$040	$000,2	$003,4	$039		

Quantidades, percursos e productos das bagagens, encommendas e mercadorias com exclusão das concessões gratis e dos transportes em serviço da Estrada:

DESIGNAÇÕES	QUANTIDADES — Toneladas	PERCURSOS — Kilometros	PRODUCTOS
Bagagens — Suburbios	1.593	16.333	13:259$320
Bagagens — Interior	882	104.112	59:283$320
Bagagens — Em geral	2.475	120.445	72:542$640
Encommendas — Suburbios	3.568	50.176	17:552$680
Encommendas — Interior	11.111	1.229.426	292:068$140
Encommendas — Em geral	14.679	1.279.602	309:620$820
Bagagens e encommendas em geral	17.154	1.400.047	382:163$460
Mercadorias, carros e animaes — Suburbios — Diversos	12.923	193.501	16:889$660
Mercadorias, carros e animaes — Suburbios — Animaes, 3.234	367	4.679	1:070$640
Mercadorias, carros e animaes — Suburbios — Carros, 9	9	112	38$220
Mercadorias, carros e animaes — Suburbios — Em geral	13.299	— 198.292	17:998$520
Mercadorias, carros e animaes — Interior — Café	172.153	37.771.019	5.289:314$810
Mercadorias, carros e animaes — Interior — Diversos	244.811	40.339.560	4.450:766$030
Mercadorias, carros e animaes — Interior — Animaes, 69.746	11.736	2.301.727	139:693$140
Mercadorias, carros e animaes — Interior — Carros, 418	418	33.767	5:788$820
Mercadorias, carros e animaes — Interior — Em geral	429.118	— 80.446.073	9.885:562$800
Total das mercadorias, animaes e carros	442.417	80.644.365	9.903:561$320

Productos médios e por unidade de percurso das bagagens, encommendas e mercadorias:

DESIGNAÇÕES	MÉDIA POR TONELADA	PRODUCTOS — Por tonelada — Kilometro	PRODUCTOS — Por vagão — Kilometro	POR TREM — KILOMETRO
Bagagens... Suburbios	8$324	$812	$056	$074
Bagagens... Interior	67$214	$569	$024	$038
Bagagens... Em geral	29$310	$602	$027	$041
Encommendas Suburbios	45$19	$350	$074	$098
Encommendas Interior	26$286	$238	$118	$185
Encommendas Em geral	21$092	$242	$114	$176
Bagagens e encommendas em geral	22$278	$273	$141	$218
Mercadorias.. Suburbios.— Diversos (inclusive carros e animaes)	1$353	$091	$134	1$541
Mercadorias.. Interior.... Café	30$724	$140	$323	3$593
Mercadorias.. Interior.... Diversos (inclusive carros e animaes)	17$886	$108	$260	3$122
Mercadorias.. Interior.... Em geral	2[illegible]$036	$123	$560	6$715
Total das mercadorias	22$385	$123	$560	6$727

Extensão média da estrada em trafego e quantidade de café transportada em cada um dos dezeseis annos de 1870-1885:

ANNOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO	QUANTIDADE DE CAFÉ TRANSPORTADA	DIFFERENÇA POR CENTO NA QUANTIDADE DE CAFÉ — PARA MAIS	DIFFERENÇA POR CENTO NA QUANTIDADE DE CAFÉ — PARA MENOS
			kilogrammas		
1870	221.752	.....	8[illegible].608.440		
1871	275.148	24,05	89.957.956	4,97	
1872	319.563	16,15	78.9[illegible].082	.....	14,92
1873	363.440	13,72	70.247.336	0,35	
1874	391.423	7,70	101.760.611	27,14	
1875	445.537	13,82	118.272.005	16,69	
1876	501.525	12,[illegible]6	101.3[illegible]0.300	.....	16,69
1877	516.197	2,92	114.240.025	12,74	
1878	583.350	13,00	129.548.410	13,30	
1879	621.752	6,[illegible]8	151.309.898	16,79	
1880	633.725	1,92	139.470.400	.....	7,82
1881	648.332	2,30	187.593.092	34,43	
1882	682.571	5,28	171.401.725	.....	8,58
1883	682.571	.....	163.563.799	.....	4,62
1884	724.908	6,20	155.365.468	.....	5,01
1885	724.908	.....	172.153.168	10,81	

O producto médio de tonelada de mercadoria embarcada foi:

Em 1870..... 23$060

» 1871..... 25$603

» 1872..... 26$658

Em 1873	27$276
» 1874	28$208
» 1875	25$409
» 1876	24$404
» 1877	25$092
» 1878	25$855
» 1879	25$819
» 1880	25$626
» 1881	26$076
» 1882	24$362
» 1883	21$183
» 1884	20$367
» 1885	22$385

Utilisação dos trens em geral no transporte de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e carros, inclusive os transportes gratis e os em serviço da estrada:

DESIGNAÇÕES	EM 1885	EM 1884	DIFFERENÇAS EM 1885
Toneladas de viajantes transportadas a um kilometro	5.945.719	5.631.029	+ 314.690
Toneladas de bagagens e encommendas transportadas a um kilometro	1.506.813	1.501.203	+ 5.610
Toneladas de mercadorias transportadas a um kilometro	88.660.822	82.749.470	+ 5.911.352
Toneladas de animaes transportadas a um kilometro	2.306.488	1.336.287	+ 970.201
Toneladas de carros transportadas a um kilometro	33.879	51.592	— 17.713
Total das toneladas de viajantes, bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e carros transportados a um kilometro	98.453.721	91.269.581	+ 7.184.140
Percurso dos vehiculos	35.378.376 T	33.484.615 T	+ 1.893.761 T
Numero médio de toneladas transportadas por vehiculo-kilometro	2,78	2,73	+ ,05
Peso morto, médio, de cada vehiculo	6,00	6,00	
Peso médio de cada trem — Peso util	43,48	41,83	+ 1,65
Peso médio de cada trem — » morto	93,75	92,09	+ 1,66
Peso médio de cada trem — » total	137,23	133,92	+ 3,31
Relação por conto entre o peso util e o peso total de cada trem	31,68	31,24	+ ,44

2.º Despeza

Com a secção especial do trafego despendeu-se :

No anno de 1884.....	1.509:814$817
» » » 1885.....	1.516:086$023
Differença para mais em 1885.....	6:271$206

As médias dessas despezas referidas ás unidades de trabalho foram nos dous ultimos annos :

	1885	1884
Por kilometro em trafego.....	2:091$418	2:082$767
» trem-kilometro.....	$669,0	$692,0
» vehiculo-kilometro.....	$042,0	$045,0

Quadro comparativo da despeza com o escriptorio do trafego nos dous annos de 1884 e 1885 :

	1885	1884
Pessoal.....	68:522$571	55:718$581
Material.....	11:098$945	3:727$746
	79:621$516	59:446$327

Quadro comparativo da despeza com as estações:

	1885	1884
Pessoal.....	958:985$902	973:141$393
Material.....	169:785$233	142:364$689
	1.128:771$135	1.115:506$082

Quadro comparativo da despeza com a conducção dos trens:

	1883	1884
Pessoal	294:626$381	326:138$664
Material	13:066$991	8:723$744
	307:693$372	334:862$408

Quadro comparativo da despeza com a illuminação :

	1883			1884	
	Quantidade	Importancia		Quantidade	Importancia
Azeite de sebo, litros	8.365	5:437$250	Azeite de sebo, litros	9.988	8:657$200
Kerosene, latas	2.281	9:352$100	Kerosene, latas	1.729	8:022$340
Velas, pacotes	2.492	986$840	Velas, pacotes	2.434	1:067$940
Torcidas, duzias	533	127$832	Torcidas, duzias	632	161$630
Naphta, latas	934	3:753$000	Naphta, latas	843	2:433$300
Gaz	.....	24:499$724	Gaz	.....	26:482$096
		44:156$746			46:825$606
TRENS			TRENS		
Velas	57.654	5:880$529	Velas	44.257	3:792$804
Azeite de sebo, litros	691	331$460	Azeite de sebo, litros	374,5	198$440
Dito de algodão, idem	738	481$700	Dito de algodão, idem	1.340,5	929$675
		6:693$689			4:920$919

3.° Modificações nas tarifas

Durante o anno de 1885 fizeram-se as seguintes modificações nas tarifas e condições regulamentares desta Estrada :

Por aviso n. 13 A, de 28 de Janeiro, foi a base da tarifa especial n. 2 substituida pela seguinte :

Por cabeça e por kilometro:

Até 100 kilometros	20 réis
Por kilometro excedente de 100 até 200	15 »
» » » » 200	10 »

Para expedição de 100 cabeças de gado, no minimo cada uma.

Por aviso n. 14 A, de 31 de Janeiro, foi autorisada a passagem do kerozene inexplosivo, preparado por Coral & Cardoso, para a 5ª classe da tarifa geral n. 3.

Por aviso n. 24, de 20 de Fevereiro, foi autorisado o estabelecimento, no barracão existente junto ao edificio da estação de S. Diogo, de um deposito de carvão vegetal que vem do interior por esta Estrada, cobrando-se a taxa de 10 réis por dia e por sacco.

Por aviso n. 39, de 9 de Abril, foi a taxa de 10 réis por dia e por sacco, estabelecida por aviso n. 24, de 20 de Fevereiro proximo passado, substituida pela de 100 réis por 1.000 kilogrammas e por dia de demora do carvão vegetal no barracão da estação de S. Diogo.

Por aviso n. 40, de 10 de Abril, foi creada a tarifa especial n. 7 para canna de assucar, cuja base é:

Por tonelada e por kilometro:

Até 300 kilometros.....	20 réis
Por kilometro excedente de 300.....	15 »

Por aviso n. 42, de 13 de Abril, o prazo de 60 horas fixado no art. 16 das condições regulamentares das tarifas para os bilhetes de passagens de ida e volta ás estações de Oriente até Sant'Anna tornou-se extensivo aos de Belem e municipios adjacentes. (*)

Por aviso n. 46, de 29 de Abril, additou-se ao art. 123 das condições regulamentares: As disposições dos arts. 86, 87, 88 § 2° e 89 são applicaveis aos transportes de animaes.

Por aviso n. 51, de 2 de Junho, additou-se ao art. 125 das condições regulamentares: Art. 125. Accrescente-se depois do § 1°: Se o deposito publico ficar a mais de dous kilometros da estação serão os animaes remettidos para a cocheira mais proxima, afim de serem alli tratados por conta e risco de seus donos.

Por aviso n. 52, de 3 de Junho, foram feitas as seguintes modificações ás condições regulamentares:

Depois do art. 168, accrescente-se:

Art. 168 *bis*. Quando mercadorias taes como: frutas frescas, legumes frescos, carne fresca, caça, peixe fresco, e outras semelhantes chegarem á estação de destino em estado tal que possam ser nocivas á saude publica, a Estrada deverá fazel-as enterrar, prevenindo aos interessados. Do enterramento se lavrará auto.

(*) Declarou-se depois esta disposição applicavel ás estações de Belem, Macacos e Santa Cruz.

Depois do art. 199, accrescente-se:

Art. 199 *bis*. As mercadorias taes como: carne fresca, caça, legumes frescos, fructas frescas, peixe fresco e outras semelhantes, em estado de putrefacção, de nenhum modo podem ser aceitas para transporte.

Por aviso n. 53, de 5 de Junho, foram incluidos nas 6ª e 7ª classes da tarifa geral n. 3 o feno, a alfalfa e outras forragens.

Por aviso n. 73, de 12 de Agosto, foi incluido o ferro velho fundido na 7ª classe da tarifa n. 3.

Por aviso n. 74, de 17 de Agosto, tornaram-se extensivas a todas as estações, onde possam ser utilisados os trens expressos na falta de outros, as disposições da tarifa especial n. 3 sobre assignaturas para o transporte de leite fresco.

Por aviso n. 78, de 5 de Setembro, foram incluidas as aguas mineraes nativas em territorio nacional na 5ª classe da tarifa n. 3.

Por aviso n. 79, de 14 de Setembro, foi revogada a concessão feita por aviso n. 14 A, de 31 de Janeiro do corrente anno, para o transporte nesta Estrada do kerosene preparado por Coral & Cardoso, o qual continuará a ficar sujeito ás disposições da 2ª classe da tarifa n. 3.

Por aviso n. 84, de 24 de Setembro, foi incluido o bisulphito de cal na 5ª classe da tarifa n. 3.

Por aviso n. 86, de 7 de Outubro, foi incluida nas tarifas especiaes ns. 4 e 5 a cal virgem, quando acondicionada em barricas ou caixões, para que não offereça perigo seu transporte.

Pelo mesmo aviso foram os arts. 143 e 144 das condições regulamentares substituidos pelos seguintes:

Art. 143. Os volumes vazios em retorno (usados) não serão admittidos como taes, se não tiverem realmente servido a expedições de mercadorias pela estrada de ferro.

Os volumes expedidos vazios para serem devolvidos cheios pela estrada de ferro não serão igualmente admittidos como taes, sem que o expeditor justifique o fim a que são destinados.

Art. 144. Os barris, barricas, pipas, garrafas, garrafões, botijas, caixões, gigos, jacás, cestos, capoeiras, etc., vazios, quer em retorno, quer expedidos para serem devolvidos cheios, transportados em trens mixtos ou de mercadorias, são taxados ao peso real e aos preços da 6ª e 7ª classes da tarifa n. 3, segundo o peso das expedições.

Por aviso n. 88, de 8 de Outubro, foi incluido o chumbo velho e inservivel na 6ª classe da tarifa n. 3.

Por aviso n. 102, de 4 de Dezembro, foram estabelecidas as seguintes medidas :

Bilhetes de ida e volta de 2ª classe nos trens de suburbios sem abatimento, como se pratica com os de 1ª classe.

Assignaturas mensaes, entre cada uma das estações e paradas dos suburbios e a da Côrte, dando direito a uma viagem por dia, em cada direcção, aos preços de :

10$000 na 1ª classe e 5$000 na 2ª para as assignaturas entre a Côrte e cada uma das estações e paradas até Engenho Novo, inclusive ;

13$000 na 1ª classe e 8$000 na 2ª para as assignaturas entre a Côrte e cada uma das estações e paradas além de Engenho Novo até Cascadura, inclusive ;

20$000 na 1ª classe e 12$000 na 2ª para as assignaturas entre a estação da Côrte e a de Sapopemba.

Estas assignaturas ficarão peremptas no fim do mez a que se referirem, não tendo o assignante direito a indemnisação, por não se ter dellas utilisado, no todo ou em parte, embora allegue para isso caso de força maior.

Não estando a casca de arroz incluida na classificação das mercadorias, resolveu a directoria, em 4 de Maio de 1885, que fosse ella incluida na 6ª e 7ª classes da tarifa n. 3.

4.º Horario dos trens

Em 23 de Julho começou a ter execução o horario dos trens approvado por aviso n. 61, de 10 do mesmo mez.

Em 24 de Agosto começaram a vigorar as modificações ao mesmo horario approvadas por aviso n. 72, de 10 do mesmo mez.

Por aviso n. 85, de 3 de Outubro, foi autorisada a parada dos trens S 1 e S 2, na estação Barão de Cotegipe, começando a ter execução esta medida no dia 5 de Novembro, data da abertura daquella estação.

Por aviso n. 104, de 9 de Dezembro, foi autorisada a medida de pernoitar no Realengo o trem SU 25 dos suburbios que pernoitava em Sapopemba, para de lá partir no dia seguinte pela manhã, afim de transportar os productos da pequena lavoura daquella localidade para o mercado desta Côrte. Esta medida começou a vigorar no dia 20 do mesmo mez.

IV

TELEGRAPHO

1.º Material telegraphico

Apparelhos e accessorios.— Possue a Estrada 152 apparelhos telegraphicos do systema Morse, simples de 1 e 2 galvanometros e os accessorios correspondentes, inclusive pilhas dos systemas Leclanché, Enzmann e Daniel, distribuidas como indica o quadro seguinte :

DESIGNAÇÃO	EM DEPOSITO	EM CONCERTO	EM SERVIÇO	EMPRESTADOS	INUTILISADAS	TOTAL
Apparelhos telegraphicos	21	10	119	2	.....	152
Para-raios	153	6	17	.....	.....	176
Commutadores	21	.....	50	.....	.....	71
Campainhas	6	22	40	.....	.....	68
Rodas para fita	4	6	119	.....	.....	129
Pilhas Leclanché	369	.....	3.529	.....	.....	3.898
» Bunson	74	.....	.....	.....	9	65
» bi-chromato de potassa	44	.....	.....	.....	3	41
» Planté	50	.....	.....	.....	.....	50
» Faure	43	.....	.....	.....	.....	43
» Enzmann	.....	.....	.....	.....	.....	96
» Daniell	.....	.....	.....	.....	.....	96

As pilhas do systemas Planté, Bunsen, Bi-chromato de potassium e Faure servem para experiencias do laboratorio.

Sinetas de alarma.— Bons serviços têm prestado as sinetas electro-magneticas de Siemens ao movimento dos trens entre Côrte e Cascadura e outros pontos, como se vê no quadro seguinte, existindo ainda em deposito 8 destas sinetas e 6 apparelhos magneticos.

Linhas.— Todas as linhas telegraphicas são de 0,004 em bôas condições de conductibilidade e servem ás estações como mostra o quadro seguinte :

DESIGNAÇÃO	LOGARES ONDE ESTÃO COLLOCADAS
Sineta n. 1	Proximo á plataforma da Côrte.
» » 2	Cancella n. 2 (Providencia).
» » 3	» » 3 (Bomjardim).
» » 4	» » 5 (Rua de D. Feliciana).
» » 5	Junto á Retonda do S. Diogo.
» » 6	Cancella n. 7 (Travessa da Saudade).
» » 7	» » 10 (Rua de S. Christovão).
» » 8	» » 12 (Estação de S. Christovão).
» » 9	» » 16.
» » 10	» » 17 (S. Francisco).
» » 11	» » 19 (Riachuelo).
» » 12	» » 20 (Sampaio).
» » 13	» » 22 (Engenho Novo).
» » 14	» » 24 (Todos os Santos).
» » 15	» » 26 (Engenho de Dentro).
» » 16	» » 30 (Pedado).
» » 17	Cascadura.
» » 18	Sapopemba (Desvio Cortiço).
» » 19	Belém (Plataforma).
» » 20	Bifurcação.
» » 21	Tunnel n. 12 (Boca inferior).
» » 22	» » » » superior).
» » 23	Barra do Pirahy (Junto ao jardim).
» » 24	Kilometro 272.
» » 25	Ponte do Sapucaia.
» » 26	Estação do Porto Novo (Plataforma).

NUMERO	DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	QUANTIDADE	PONTOS SERVIDOS PELAS DIVERSAS LINHAS
1	Omnibus Geral	1	Todas as estações.
2	Estado Repartição geral dos telegraphos		
3	Corte a Barlacena	1	Côrte, Entre Rios, Juiz de Fora e Parlacena.
4	» Porto Novo	1	Côrte, Barra, Commercio, Entre Rios e Porto Novo.
5	Alfandega a Cachoeira	1	Alfandega, Côrte e Cachoeira.
6	Côrte a Cachoeira	1	Côrte, Cascadura, Belem, Rodeio, Barra e Cachoeira.
7	»	1	Côrte, Belem, Barra, Barra Mansa, Resende, Cruzeiro e Cachoeira
8	» » Matadouro	1	Côrte, Sapopemba, Santa Cruz e Matadouro.
9	» » Engenho de Dentro	1	Côrte, Engenho Novo e Engenho de Dentro.
10	» Locomoção	1	Côrte, Via-permanente e Locomoção.
11	» » S. Diogo	1	Côrte, Armazem G, Gamboa e S. Diogo.
12	» » Porto Novo	1	Côrte, Entre Rios, Sapucaia e Porto Novo.
13	» Cascadura	1	Sinetas electricas do aviso.
14	No tunnel n. 2 (Ramal maritimo)	1	Campainha electrica.
15	» » 12	1	Sinetas electricas de aviso.
16	Côrte a Engenho de Dentro (supplementar)	1	Côrte, Engenho Novo e Engenho de Dentro.
	LINHAS TELEPHONICAS		
1	Centro telephonico á Directoria	1	Do Centro telephonico para todos os Escriptorios aqui mencionados, inclusive a Companhia Telephonica e todos os assignantes desta.
2	» » ao Trafego	1	
3	» » á Contabilidade	1	
4	» » » Locomoção	1	
5	» » » Via-permanente	1	
6	» » » 1ª Divisão	1	
7	» » ao Almoxarifado	1	
8	» » a Agencia da Côrte	1	
9	» » ao Deposito de S. Diogo	1	
10	» » a Companhia telephonica	1	
11	» » » Thesouraria	1	
12	» » » Sala dos apparelhos	1	
13	» » ao Escriptorio do Inspector das linhas	1	
	e o Ajudante do Trafego	1	
14	» » Deposito do telegrapho	1	
15	» » á Officina do telegrapho	1	

Torna-se necessario o assentamento de mais uma linha entre Barbacena e Lafayette. O serviço neste perimetro é feito por uma só linha e esta serve a 6 estações da Estrada, ás do prolongamento e muitas vezes á repartição geral dos telegraphos.

Postes telegraphicos.— Tem a Estrada diversas qualidades de postes : ferro fundido Siemens, columnas ôcas e trilhos usados.

Os postes telegraphicos entre Sapopemba e Queimados, entre o Tunnel n. 12 e Sant'Anna e entre Barra e Entre Rios são antigos (columnas ôcas) e o estado destes e das peças de madeira que supportam os fios estão, quasi, em sua totalidade podres. É' urgente substituil-os por trilhos usados.

DIVISÃO	EXTREMOS	DISTANCIAS KILOMETRICAS	QUANTIDADE DE POSTES			QUANTIDADE DE ISOLADORES		
			EM SERVIÇO	EM DEPOSITO	TOTAL	EM SERVIÇO	EM DEPOSITO	TOTAL
1a Divisão	Côrte a Belem	61.675	808	2	810	7.283	15	7.298
	Gambôa	1.000	12	.....	12	30	.....	30
2a »	Belem á Barra	46.405	1.383	.....	1.383	6.719	.....	6.719
	Ramal de Macacos	4.920						
3a »	Barra a Entre Rios	89.589	1.148	20	1.168	3.572	15	3 587
4a »	Entre Rios á Mariano	89.081	1.419	.....	1.419	4.340	281	4.621
5a »	Mariano a João Ayres	73.750	1.199	.....	1.199	3.597	61	3.658
6a »	João Ayres a Carandahy	68.441	878	.....	878	1.876	20	1.896
7a »	Carandahy a Lafayette	42.890	420	.....	420	840	90	930
1a »	Ramal de S. Paulo — Barra a Rezende	82.468	1.166	2	1.168	4.730	40	4.770
2a »	Ramal de S. Paulo — Rezendo o Cachoeira	74.680	1.186	13	1.199	4.646	42	4.688
Ramal de Porto Novo	Entre Rios a Porto Novo	63.764	927	34	961	3.222	369	3.591
» » Santa Cruz	Sapopemba a Matadouro	34.090	424	.....	424	829	.....	829
	Somma	723.765	10.970	71	11.041	19.684	933	50.617

2.º Serviço telephonico

O centro telephonico desta Estrada continúa em communicação com a companhia União Telephonica Brazileira, facilitando aos seus assignantes communicarem-se com a Estrada e vice-versa.

Pelo quadro seguinte vê-se o numero de communicações durante os annos de 1883 e 1884.

MEZES	QUANTIDADE DE TELEPHONEMAS		DIFFERENÇAS EM 1885
	1884	1885	
Janeiro	1.707	1.163	— 544
Fevereiro	1.570	886	— 704
Março	1.750	1.532	— 218
Abril	1.699	1.489	— 210
Maio	1.665	1.450	— 210
Junho	1.332	1.717	+ 385
Julho	1.517	1.511	— 6
Agosto	1.520	1.676	+ 156
Setembro	1.405	1.462	+ 57
Outubro	1.370	1.879	+ 509
Novembro	1.396	1.456	+ 60
Dezembro	1.595	1.337	— 258
	18.526	17 561	— 965

3.º Luz electrica

Continuam a servir á Estrada os 6 fócos de luz Joblockoff, sendo regularmente feito o serviço como mostra o quadro seguinte:

ANNOS	TEMPO EM QUE FUNCIONARAM AS MACHINAS ELECTRICAS		QUANTIDADE DE VELAS ELECTRICAS CONSUMIDAS	QUANTIDADE DE EXTINCÇÕES	DURAÇÃO DE TODAS AS EXTINCÇÕES	
	Horas	Minutos			Horas	Minutos
1880	1.284	27	4.741	63	4	22
1881	1.575	17	5.121	41	6	39
1882	1.441	20	3.272	11	2	3
1883	1.424	30	4.764	25	2	4
1884	1.383	54	4.274	24	2	45
1885	1.193	22	5 242	5	.....	35

Em 5 e 6 de Setembro não houve luz por desarranjo na machina. De Janeiro a Abril trabalhou-se até 8 horas ou 8 1/4.

4.º Officina do telegrapho

Continúa a dispor do material sufficiente para attender ás necessidades do serviço de concertos de apparelhos telegraphicos. Foram concertados 184 apparelhos Morse, inclusive 19 apparelhos de outras estradas, 10 rodas de enrolar fita, 2 relogios de sinetas, 1 machina electrica, 5 apparelhos telephonicos, 5 apparelhos electro-magneticos (transmissores), 2 campainhas electricas e fizeram-se 12 pesos para papeis.

5.º Conservação e reparação das linhas

Foram executados os seguintes trabalhos:

Substituição dos isoladores de ferro por outros de louça entre os kilometros 187 a 220, 225 a 266.

Substituição dos fios conductores nas estações: S. Francisco, Engenho Novo, Engenho de Dentro, Sapopemba, Belem, Barra, Chapéo d'Uvas, João Ayres e Cachoeira.

Substituição das peças de madeira por outras de ferro fundido entre os kilometros 300 a 324.

Substituição dos apparelhos de 2 galvanometros na estação de Sapopemba, por outros de 1.

Substituição dos novos apparelhos por outros antigos de 1 galvanometro na estação da Côrte por se ter verificado a difficuldade das communicações para grandes distancias.

Collocação de 4 chapas de cobre para a communicação da terra, sendo nas estações de Engenho de Dentro, Campo Grande, Matadouro e Porto Novo.

Tiragem do fio de $0^{m}.004$ que se achava em disponibilidade, nos postes entre Bifurcação e Macacos.

Transformação das linhas telegraphicas na estação da Barra.

Transformação do fio telegraphico e telephonico na Locomoção.

Mudança dos escriptorios das estações Chapéo d'Uvas e Cachoeira.

Mudança da sineta de alarma da estação de Engenho de Dentro para a passagem do nivel (cancella n. 26).

Assentamento de 2 kilometros de fio, de Juiz de Fóra a Mariano, e installação de uma sineta de alarma no kilometro 276 em communicação com aquellas estações.

Assentamento de 1 fio de $0^m,004$ da estação de Sant'Anna á Barra, e installação de uma sineta de alarma na estação da Barra, proximo ao jardim.

Collocação de 22 postes (trilhos de 4ª categoria) em diversos pontos da linha.

Prolongamento de 1 fio de $0^m,002$ da rua de S. Pedro, esquina da da Candelaria, ao edificio da estação da Alfandega, installando-se nesta 1 apparelho telegraphico com 50 elementos em communicação com a Côrte e ramal de S. Paulo.

Installação de um apparelho telegraphico em communicação com a Côrte, na plataforma Derby-Club.

Installou-se um apparelho telegraphico na estação de Avellar e outro na de Barão de Cotegipe.

Reparação das linhas telegraphicas entre Côrte e Engenho de Dentro, Maxambomba e Queimados, 3ª secção, ramal de Porto Novo e todos os tunneis da 2ª secção.

Reparação e pintura das sinetas de alarma entre Côrte e Bifurcação.

Pintura dos postes telegraphicos de Belem a Bifurcação.

Installação de communicação directa entre Côrte, Entre Rios, Juiz de Fóra, Barbacena e entre Côrte e ramal de S. Paulo.

Installação de uma sineta de alarma na plataforma da estação de Porto Novo em communicação com a estação de S. José na estrada de ferro Leopoldina.

Installação de mais uma communicação telegraphica entre as estações: Côrte, Engenho Novo e Engenho de Dentro, aproveitando-se para isso o fio que servia ao apparelho telephonico da residencia do ex-chefe.

Medição da resistencia de todas as linhas telegraphicas, feita pelo empregado da Repartição Geral dos Telegraphos e do encarregado da conservação das linhas.

Modificação das baterias das estações: Côrte, Engenho de Dentro, Cascadura, Sapopemba, Belem, Rodeio, Commercio, Juiz de Fóra, Barbacena, Porto Novo, Santa Cruz, Cruzeiro e Cachoeira.

Reparação e substituição dos elementos em todos os pontos da Estrada.

6.º Movimento telegraphico e renda

O seguinte quadro discrimina o modo por que é feita a circulação dos despachos telegraphicos, demonstrando quaes as estações que servem de intermediarias para as demais.

Côrte. — Intermediaria para	Alfandega. Armazem G. Via permanente. S. Diogo. Gamboa. S. Francisco. Engenho Novo. Locomoção. Engenho de Dentro. Cascadura. Matadouro.
Sapopemba. — Idem...	Realengo. Maxambomba.
Belém.—Idem.....	Queimados. Macacos. Oriente. Serra.
Rodeio.—Idem.....	Palmeiras. Mendes.
Barra.— Idem.....	Sant'Anna. Vargem Alegre. Ipiranga.
Commercio.— Idem....	Vassouras. Desengano. Concordia Alliança. Casal. Ubá.
Entre-Rios.—Idem....	Avellar. Parahyba. Serraria. Parahybuna. Espirito Santo. Barão de Cotegipe. M. Barbosa. Santa Fé. Chiador.
Juiz de Fóra.— Intermediario para.....	Cedofeita. Retiro. Mariano. Bomfica. C. d'Uvas.
Barbacena. — Idem....	João Gomes. Mantiqueira. J. Ayres. Sitio. Rossaquinha. Carandahy. C. Ottoni. B. de Macedo. Lafayette. Prolongamento.
Barra Mansa.— Idem..	Pinheiro. Volta Redonda. Saudade. Pombal.
Rezende.— Idem	Divisa. Surubiy. C. Bello.
Boa-Vista.— Idem....	Itatiaya.
Cachoeira.— Idem.....	Queluz. Lavrinhas. Cruzeiro. E. F. do S. Paulo e Rio.
Porto Novo.— Idem....	Anta. Sapucaia. Ouro Fino. Conceição.
Santa Cruz.— Idem....	Campo Grande.

Transmittiram-se 153.465 telegrammas com 2.230.431 palavras que produziram a receita de 66:082$670 conforme o seguinte quadro do movimento e receita de 1884 e 1885:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE DE TELEGRAMMAS			QUANTIDADE DE PALAVRAS			RENDA		
	1884	1885	Differença	1884	1885	Differença	1884	1885	Differença
Em serviço da estrada.	109.298	117.823	+ 8.525	1.565.082	1.443.603	— 121.479	.....	.....	.....
» » do governo.	1.110	860	— 250	53.609	36.527	— 17.082	3:954$400	2:643$850	1:310$550
» » de particulares.....	36.669	34.782	— 1.887	728.260	650.301	— 77.959	64:207$905	63:438$829	768$930
Total....	147.077	153.465	+ 10.662	2.346.951	2.130.431	— 116.520	68.162$150	66:082$670	2:079$480

Addicionando-se á importancia acima da renda real do telegraphó a renda fictícia dos telegrammas em serviço da propria Estrada, a qual attingiria aproximamente a 176:000$000, ter-se-hia para total da receita a importancia de 242:082$670.

O seguinte quadro demonstra o desenvolvimento do telegraphó nestes ultimos 10 annos:

ANNOS	TELEGRAMMAS			PALAVRAS			RENDAS		
	Quantidade	Augmento	Diminuição	Quantidade	Augmento	Diminuição	Quantidade	Augmento	Diminuição
1876	593.053	.....	.....	1.894.688	.....	.....	32:416$360		
1877	192.741	.....	315.336	1.332.087	.....	472 601	34:372$800	1:955$640	
1878	74.712	.....	18.005	1.002.879	.....	329.208	37:514$660	3:142$660	
1879	81.194	6.479	.....	1.006.562	3 683	.....	34.944$460	.....	2:570$200
1880	102.7 1	21 560	.....	1 074.137	67.575	.....	47.308$740	12 364$280	
1881	105 209	2.458	.....	1.853.334	779.197	.....	57:764$140	10.455$400	
1882	131.007	33.798	.....	2.155.269	301.935	.....	58:045$370	2 415$230	
1883	137.815	.....	1.192	2.140.726	.....	14.543	65 291$830	7.246$460	
1884	147.077	9.262	.....	2 357.851	217.125	.....	68:162$150	2.870$320	
1885	153 465	6.388	.....	2.230.431	.....	127.420	66:082$670	.....	2:079$480

7.° Despeza

A despeza com o pessoal e material quer do serviço das estações, quer da conservação das linhas e apparelhos, quer finalmente da luz electrica, foi durante o anno findo de 220:946$341.

Desta importancia devem ser deduzidas as seguintes verbas:

Fornecimento á Via permanente de 2 rôlos de arames de 0,004 m	37$650
Idem á secção do trafego de 3 pegadores de papel	4$614
Idem á The Thereza Christina Railway Co.. Limited, de 2 rôlos de fio	40$000
Idem á Locomoção de 3 campainhas electricas e pertenças em Quicimados	30$000

Idem ao Tràfego de 2 campainhas com accessorios completos.....	71$550
Idem de 2 apparelhos de Siemens á Directoria do abastecimento d'agua.....	250$000
Concerto em 17 apparelhos Siemens da Estrada de ferro de Cantagallo.....	327$000
Fornecimento á Directoria do abastecimento d'agua de 250 póstes de zinco uzados a 5$000.....	1:250$000
Concerto de 2 apparelhos Siemens da Estrada de ferro Minas and Rio.....	31$680

Feita esta deducção, a importancia da despeza durante o anno de 1885 com os diversos serviços affectos ao telegrapho fica reduzida a 218:903$347.

Comparada esta despeza com a receita arrecadada, a saber:

Receita.....	66:082$670
Despeza.....	218:903$347
Verifica-se o deficit de.....	152:820$677

Que foi na realidade o dispendio feito pelos cofres da Estrada com taes serviços.

Comparada, porém, ainda a despeza assim reduzida com a receita augmentada com a renda ficticia dos telegrammas em serviço da Estrada, a saber:

Receita.....	242:082$670
Despeza.....	218:903$347
Verifica-se o saldo de.....	23:179$323

Comparando-se as despezas realizadas nos annos de 1884 e 1885, isto é:

Em 1884.....	228.344$914
Em 1885.....	220:946$341
Verifica-se o saldo de.....	7:398$573

V

LOCOMOÇÃO

1.º Material rodante

Locomotivas

O seguinte quadro mostra o numero de locomotivas que possuia a Estrada de Ferro em 31 de Dezembro de 1885, cujo numero foi apenas augmentado com uma locomotiva, typo Decapod, em relação ao mencionado no quadro de 1884 :

DESIGNAÇÃO	NUMERO
Locomotivas inglezas de 4 rodas motrizes	4
» » » 6 » »	12
» americanas de 4 rodas motrizes	57
» » » 6 » »	29
» » » 8 » »	12
» » » 10 » »	1
» tender-bolga de 4 rodas motrizes	1
» » franceza de 6 rodas motrizes	1
» » inglezas » 4 » »	2
	119

O estado destas locomotivas era, em 31 de Dezembro de 1885, o seguinte :

66 locomotivas em bom estado,
38 » » estado regular,
8 » » grande reparação,
5 » » pequena reparação,
2 » inaproveitaveis.

O quadro seguinte mostra o estado, dimensões principaes e proveniencia das locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1885:

PROCEDENCIAS	TYPOS	PESO EM KILOGRAMMAS		NUMERO DAS RODAS MOTRIZES	DIMENSÕES EM MILLIMETROS			NUMERO				
		Total	Adherente		Diametro dos cylindros	Curso do embolo	Diametro das rodas motrizes	Em bom estado	Em estado regular	EM REPARAÇÃO Officinas	Depositos	Totaes
Inglaterra	Mixtas	25.000	17.200	4	381	508	1,680	3	1	.....	.....	4
	Cargas	29.400	29.400	6	406	609	1,374	4	.....	.....	.....	4
	Cargas	27.800	27.800	6	406	609	1,527	3	2	2	1	8
Estados-Unidos	Mixtas	26.500	16.500	4	330	559	1,574	2	.....	.....	.....	2
		27.600	17.000	4	381	609	1,432	10	7	1	.....	18
		32.300	20.100	4	06	609	1,524	2	.....	1	.....	3
		34.500	21.100	4	431	609	1,574	5	4	1	2	12
		34.500	21.400	4	431	609	1,686	8	4	1	.....	13
		39.400	25.400	4	450	609	1,524	4	.....	.....	.....	4
		36.200	22.000	4	450	609	1,524	1	1	.....	.....	2
		38.000	24.000	4	431	609	1,650	3	.....	.....	.....	3
	Mogul	34.000	26.400	6	457	559	1,219	2	4	.....	.....	6
		36.600	29.700	6	457	609	1,320	3	5	1	1	10
		35.000	29.700	6	457	609	1,371	5	6	2	.....	13
	Consolidation	43.500	39.500	8	508	609	1,219	1	1	2	2	6
		48.000	41.400	8	508	609	1,219	6	.....	.....	.....	6
	Decapod	65.400	58.100	10	559	660	1,143	1	.....	.....	.....	1
Belgica	Machina-tender	17.625	17.625	4	202	501	0,978	1	.....	.....	.....	1
França	Idem	18.750	18.750	6	280	500	1,200	1	.....	.....	.....	1
Inglaterra	Idem	10.930	10.930	4	280	496	1,190	1	1	.....	.....	2
Totaes	1885	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66	36	11	6	119
»	1884	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100		13	5	118

Das 102 locomotivas em bom e em estado regular achavam-se distribuidas 100 pelos diversos depositos da Estrada do seguinte modo:

TYPOS DAS LOCOMOTIVAS	DEPOSITOS		
	S. Diogo	Barra	Entre Rios
Locomotivas inglezas	13		
» » americanas mixtas	22	16	14
» » de cargas	10	9	14
» tenders	1	.....	1
Totaes em 1885	46	25	29
» » 1884	47	30	23

Duas locomotivas-tenders inglezas empregaram-se no serviço de manobras nas officinas do Engenho de Dentro.

Ainda não pôde ser construido o edificio para officinas e deposito de machinas na Barra do Piraby, continuando em mao estado a rotunda que serve de abrigo ás locomotivas nessa estação.

Continúa igualmente a necessidade de um deposito secundario de machinas em Chapéo d'Uvas que satisfaça o serviço da 5ª secção.

Achavam-se empregadas em trens mixtos e regulares de tabella, de lastro e em manobras nas estações as seguintes machinas:

SERVIÇOS	1ª secção e ramal do Macacos	2ª secção	3ª secção	4ª secção	5ª secção	Ramal de Santa Cruz	Ramal de S. Paulo	Ramal do Porto Novo	Construcção do Prolongamento	TOTAES
Trens de suburbios	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7
Idem de viajantes do interior	2	2	2	2	2	.....	2	.....	.....	12
Idem mixtos e de cargas regulares	6	5	3	4	4	1	3	1	.....	27
Idem de lastro	2	1	1	1	2	.....	1	.....	2	10
Machinas em manobras	7	1	1	.....	.....	1	1	1	.....	12
Totaes em 1885	24	9	7	7	8	2	7	2	2	68
Idem em 1884	21	10	6	8	8	3	8	2	1	67

As machinas dos trens de suburbios conduziram os trens mixtos do ramal de Santa Cruz, entre Côrte e Sapópemba; as dos expressos da 1ª secção fizeram os trens S 3 e S 4 na 2ª secção; as de cargas da 1ª secção conduziram os trens de carnes verdes entre Côrte e a estação do Matadouro e as machinas dos trens de viajantes da 3ª secção fizeram os mesmos trens no ramal de Porto Novo.

Além destas machinas, que fizeram o serviço regular dos trens mixtos e de viajantes, existiam nos depositos 32 locomotivas de reserva para os trens facultativos extraordinarios e especiaes, sendo 20 no deposito de S. Diogo, 7 na Barra e 5 no de Entre Rios que, com excepção de 4 locomotivas inglezas-mixtas, existentes em S. Diogo, foram frequentemente empregadas nesses trens e em substituição ás que por poucos dias eram retiradas do serviço.

Carros e vagões

Os quadros seguintes indicam o estado, classificação e procedencia dos vehiculos diversos que possuia a Estrada em 31 de Dezembro de 1885:

SERIES	DESIGNAÇÃO	NUMERO DAS SERIES	NUMERO			
			Em bom estado	Em reparação	Total	Totaes por series
	1.º CARROS SOBRE TRUCKS DE 4 RODAS					
	Carros de passageiros					
S/S	Carro imperial sobre trucks, plataforma em uma extremidade	S/N	1	.....	1	
S/S	Um carro-salão dormitorio com camas para 28 passageiros, dispostos em cinco compartimentos de quatro passageiros, e quatro ditos de dois ditos, todos providos de lavatorios e com latrinas para homens e senhoras em separado	S/N	1	.....	1	
S/S	Idem-gabinete, idem para 18 ditos, idem 12 ditos, em um salão commum e seis n'um compartimento reservado, com latrinas e lavatorios para homens e senhoras em separado	S/N	1	.....	1	3
B	Carros de 1ª classe com dous compartimentos, gabinete para lavatorio e latrina, cadeiras de encosto fixo, trucks de madeira e estrado de ferro	1 a 5, 7 a 10	8	1	9	
B	Idem, idem, idem, idem, cadeiras de encosto, estrado de ferro e trucks de madeira	6	1	.....	1	
B	Idem, idem, de um só compartimento sobre estrados e trucks de madeira	11 a 15	5	.....	5	
B	Idem, idem, idem, idem	16 a 18	3	.....	3	
B	Idem, idem, idem, idem do paiz	19 e 50	2	.....	2	
B	Idem, idem, com dous compartimentos, gabinete para lavatorio e latrina, sobre estrado e trucks de madeira	21 a 27, 29 a 39	15	3	18	
B	Idem, idem, idem, idem com um gabinete particular com cadeira-cama	20 e 28	2	.....	2	
B	Idem, idem, com dous compartimentos com gabinete particular com cadeira-cama, construido de madeira do paiz	40 a 46 e 48	6	2	8	
B	Idem, idem, com sete compartimentos, sendo um salão com dez cadeiras gyratorias e encostos inclinaveis á vontade dos passageiros, e seis menores com quatro cadeiras cada um, as quaes podem ser transformadas em duas camas	47 a 49	2	.....	2	
B	Idem, idem, destinados ao serviço dos suburbios	51 a 55	5	.....	5	
			49	6	55	55
D	Carros de 2ª classe de um só compartimento com gabinete para latrina, venezianas nas janellas, caixilhos envidraçados, sobre estrados e trucks de madeira	1, 2, 4 a 10	9	.....	9	
D	Idem, idem, sem latrina, com venezianas e caixilhos envidraçados	3	1	.....	1	
D	Idem, idem, idem, com um só compartimento, latrinas, venezianas e trucks de madeira	11	1	.....	1	
D	Idem, idem, idem, idem, com venezianas, latrinas e estrados de madeira do paiz	12 a 30	18	1	19	
			29	1	30	30
	Carros para correio					
R	Carros com dous compartimentos e gabinete para latrina sobre estrados e trucks de madeira	1 e 2	2	.....	2	
R	Idem, idem, com dous compartimentos, com madeira do paiz	3	1	.....	1	
R	Idem, idem, transformado com madeira do paiz	4	1	.....	1	
R	Idem, idem, com dous compartimentos, feitos com madeira do paiz	7 a 10	4	.....	4	
			8	.....	8	8
	Carros diversos					
H	Carro para gado em pé, sobre estrado de madeira e trucks de ferro	1 a 40	33	7	40	
H	Idem, idem, idem, sobre estrados e trucks de ferro e freio de oito cepos	41 a 85	45	.....	45	
			78	7	85	85

LOTAÇÃO	PESO MORTO			CUSTO	PROVENIENCIA
	Por um passageiro	Por uma tonelada de carga	Total		
.....	.....	.....	13.270	12:000$000	Transformado nas officinas da Estrada.
18 passageiros	1.076,6	.....	19.380	.....	The Harlan Hollingsworth Company. Estados-Unidos.
28 »	728,5	.....	20.400	.....	Idem, idem, idem, idem.
32 »	398,4	.....	12.750	8:500$000	The Ashbury Railway Carriage & Iron C. Manchester.
40 »	322,5	.....	12.900	8:500$000	Idem, idem, idem, idem, transformado nas officinas da Estrada.
52 »	239,6	.....	13.500	10:000$000	Officinas da Ponta d'Aréa. Rio de Janeiro.
60 »	243,1	.....	12.590	10:000$000	Officinas da Estrada.
60 »	253,3	.....	15.800	10:000$000	Idem, idem.
48 »	318,7	.....	15.300	12:000$000	The Harlan Hollingsworth Company. Estados-Unidos.
48 »	318,7	.....	15.300	12:000$000	Idem, idem, idem, idem.
48 »	327,6	.....	15.725	12:000$000	Idem, idem, idem, idem (os trucks e as ferragens).
34 »	681,2	.....	16.350	12:000$000	Officinas da Estrada.
64 »	255	.....	16.340	10:000$000	Idem, idem.
90 »	146,6	.....	13.185	7:000$000	Officinas da Ponta d'Aréa. Rio de Janeiro.
90 »	146,5	.....	13.185	7:000$000	Idem, idem.
90 »	147,8	.....	13.300	7:000$000	The Harlan Hollingsworth Company. Estados-Unidos.
100 »	138,7	.....	13.875	8:000$000	Officinas da Estrada, trucks e ferragens. Estados-Unidos.
.....	.....	.....	13.863	10:000$000	The Harlan Hollingsworth Company. Estados-Unidos.
.....	.....	.....	15.630	8:000$000	Officinas da Estrada.
.....	.....	.....	13.010	6:000$000	Estados Unidos, transformado nas officinas da Estrada.
.....	.....	.....	16.025	10:000$000	Officinas da Estrada.
16 bois.....	773,7	.....	12.380	2:500$000	Dyle & Bacalan. Belgica.
16 »	.....	.....	14.320	3:000$000	Os de ns. 41 a 80 da Dyle & Bacalan e os de 81 a 85 de Hallot.

SERIES	DESIGNAÇÃO	NUMERO DAS SERIES	NUMERO			
			Em bom estado	Em reparação	Total	Totaes por series
K	Carro para transporte de carnes verdes, com caixa para gelo nas cabeceiras, sobre estrado de madeira e trucks de ferro	1 a 50	33	17	50	
K	Idem, idem, idem, idem com madeiras do paiz e caixa de oleo	52 a 56	5	.....	5	
			38	17	55	55
S, S	Carro fechado para transporte de mercadorias, sobre estrado de madeira e trucks de ferro	Sem numero	.....	1	1	1
T	Carros razos para transporte de trilhos, madeiras, etc., sobre estrado de madeira, trucks de ferro e caixa de graxa, destinados ao transporte do material do Corpo de Bombeiros	17 e 30	2	.....	2	
T	Idem, idem, idem, idem, e caixa de oleo (os do ns. 19 e 44 têm lados e cabeceiras moveis)	1 a 16, 18, 19 a 29, 31 a 50	44	4	48	
T	Idem, idem, idem, idem, com madeiras do paiz e caixas de oleo	51, 53, 55, 56	4	.....	4	
T	Idem, idem, idem, idem, com bordas moveis nos lados e nas cabeceiras	52, 54	2	.....	2	
T	Idem, idem, idem, idem, idem	57 a 81	25	.....	25	
			77	4	81	81
	2.º CARROS SOBRE DOUS EIXOS					
A	Carro-salão, de 1ª classe, com gabinete para latrina e lavatorio, sofa e cadeiras soltas	1, 2	2	.....	2	
A	Idem, idem, de dous compartimentos, com gabinete para latrina e lavatorio e plataforma nas extremidades	3 a 8	6	.....	6	
A	Carro-salão com extensas plataformas nas extremidades, compartimento central com sofá, cadeiras, gabinete para latrina e lavatorio	9	1	.....	1	
A	Idem, idem, de 1ª classe, com pequenas plataformas nas extremidades, dous sofas e cadeiras soltas	10 a 12	3	.....	3	
A	Idem, idem, idem, com duas extensas plataformas nas extremidades, um compartimento central, com cama, mesa, secretária, lavatorio, latrina, etc., destinado á Directoria para a inspecção da linha	13	1	.....	1	
			13	.....	13	13
C	Carros de 1ª classe com plataformas nas extremidades, cadeiras de encosto fixas sobre estrado de madeira	1, 2	2	.....	2	
C	Idem, idem, idem, idem	3	.....	1	1	
C	Idem, idem, idem, idem, com cadeiras de encosto movel sobre estrado de ferro	4 a 8	5	.....	5	
C	Idem, idem, dividido em tres compartimentos com entradas pelos lados, tendo o do n. 13 latrina e communicação interior entre os tres compartimentos	9 a 15	4	3	7	
C	Idem, idem, dividido em um só compartimento com plataformas nas extremidades, sobre estrado de ferro	16 a 30	12	3	15	
			23	7	30	30
E	Carro de 2ª classe, dividido em dous compartimentos com entradas pelos lados sobre estrados de ferro, com vidraça e caixa de oleo	2 a 20, 25 a 28, 47 a 55	29	3	32	
E	Idem, idem, transformados para o typo Fives Lille	1, 29, 30	3	.....	3	
E	Idem, idem, com dous compartimentos sem caixilhos envidraçados, os do ns. 21 e 24 têm caixas de oleo	21 a 24	3	1	4	
E	Idem, idem, de um só compartimento com plataformas nas extremidades, estrados de ferro e caixa de oleo	31	1	.....	1	
E	Idem, idem, com plataformas nas extremidades, estrados de ferro e caixa de oleo	32 a 46	15	.....	15	
			51	4	55	55

LOTAÇÃO	PESO MORTO			CUSTO	PROVENIENCIA
	Por um passageiro	Por uma tonelada de carga	Total		
19.000 kilogrammas	.....	.....	13.000	3:000$000	W. C. Allison, Philadelphia, Estados-Unidos.
19.000 »	.....	.....	13.515	3:000$000	Officinas da Estrada.
19.000 »	.....	.....	11.375	2:500$000	W. C. Allison, Philadelphia, Estados-Unidos.
19.000 »	.....	492	9.340	2:500$000	Idem, idem.
19.000 »	.....	502	9.540	2:500$000	Idem, idem.
19.000 »	.....	514	9.790	2:500$000	Officinas da Estrada.
19.000 »	.....	526	9.995	.....	Idem, idem.
19.000 »	.....	577	10.975	2:500$000	Idem, idem, madeiras do paiz, ferragens Dyle & Bacalan.
10 passageiros.....	710	.....	7.100	8:000$000	Transformado nas officinas da Estrada.
20 »	378	.....	7.560	5:000$000	The Ashbury Railway Carriage & Iron, C.º, Manchester, transformado nas officinas da Estrada.
.....	703	.....	7.035	6:000$000	Transformado nas officinas da Estrada de um antigo carro belga do 1ª classe.
101 passageiros.....	715	.....	7.150	6:000$000	Idem, idem.
.....	.....	.....	7.600	8:000$000	Construido nas officinas da Estrada sobre estrados de madeira.
24 passageiros.....	276	.....	6.625	5:000$000	Idem, idem, sobre estrados de madeira de Ashbury Carriage & Iron, Manchester.
24 »	301	.....	7.220	5:000$000	Idem nas officinas da Ponta d'Arêa, idem, idem, idem.
28 »	285	.....	7.985	5:000$000	Officinas da Estrada sobre estrados de antigos carros belgas.
24 »	288	.....	6.937	4:500$000	Construidos na Belgica e reformados nas officinas da Estrada.
24 »	293	.....	7.175	5:000$000	Idem nas officinas de Fives Lille. França.
40 »	164	.....	6.556	3:500$000	Idem nas officinas da Estrada.
40 »	.....	.....	6.556	4:000$000	Idem, idem.
40 »	139,3	.....	5.575	2:000$000	Estrados belgas e caixões de madeira do paiz.
50 »	135,6	.....	6.780	4:000$000	Idem, idem.
50 »	142,7	.....	7.135	4:000$000	Fives Lille. França.

SERIES	DESIGNAÇÃO	NUMERO DAS SERIES	NUMERO			
			Em bom estado	Em reparação	Total	Totaes das series
	Carros funebres					
X	Carro de 1ª classe para transporte de cadaveres.....	1	1	.....	1	1
Z	Idem de 2ª classe, idem, idem, idem.....	1	1	.....	1	1
	Carros do correio, bagagem e chefe de trem					
U	Carro com latrina e dous compartimentos para o pessoal do trem e para correio, sobre estrado de madeira e plataforma nas extremidades.....	1 a 12	12	.....	12	12
S	Idem de um só compartimento com gabinete para latrina, com madeira do paiz, pequenas plataformas nas cabeceiras.....	1 e 2	2	.....	2	2
F	Carros para bagagem sobre estrados de madeira com plataforma.....	7 a 14, 20	6	3	9	
F	Idem, idem, sobre estrados de ferro e travessa de madeira..	1 a 3, 5, 6, 15 a 19	7	3	10	
			13	6	19	19
	Carros para animaes					
G	Carro para animaes, com baias, sobre estrados de ferro, inglezes.....	1 a 3, 5 a 21	13	7	20	
G	Idem, idem, idem, sobre antigos estrados de carros de carga com caixa de graxa.....	23 a 27	5	.....	5	
G	Idem, idem, sobre estrado de ferro, de antigos carros de 2ª classe belgas.....	28 a 31, 33	5	.....	5	
G	Idem idem, idem, sobre estrado de madeira do paiz e caixa de oleo.....	4, 22, 32	3	.....	3	
			26	7	33	33
I	Idem, idem, com dous pavimentos, sobre estrados de ferro..	1, 3 a 5, 7 a 9, 11 a 13, 15	13	5	18	
I	Idem, idem, idem, com caixas de oleo.....	2, 6, 10, 14, 23 a 40	20	2	22	
			33	7	40	40
	Carros para mercadorias, trilhos, madeiras, etc.					
K	Carro para transporte de carnes verdes, sobre estrado de ferro.....	51	1	.....	1	1
L	Vagões todos de ferro para transporte de materiaes explosivos e inflammaveis.....	1 a 8	8	.....	8	8
M	Idem com soalho, providos de freiros sobre estrados de ferro (o de n. 35 não tem soalho).....	1 a 35	29	6	35	35
N	Idem abertos para materiaes diversos, sobre estrados de ferro.	1 a 32	29	3	32	
N	Idem, idem, idem, construidos sobre estrados de madeira do paiz, caixa de oleo, engate continuo, molas articuladas.....	33 a 34	2	.....	2	
N	Idem, idem, idem, idem, idem, idem, idem.....	35 a 46	12	.....	12	
			43	3	46	46
O	Vagões abertos para combustivel, sobre estrado de ferro e caixas de oleo.....	1 a 50	43	7	50	50
P	Idem, idem para lastro sobre quatro rodas e estrado de ferro e freio.....	1 a 88	10	1	11	
P	Idem, idem, idem, idem, idem, idem sem freio.....	1 a 88	71	6	77	
			81	7	88	88

LOTAÇÃO	PESO MORTO			CUSTO	PROVENIENCIA
	Por um passageiro	Por uma tonelada de carga	Total		
.....	.....	.....	6.050	4:000$000	Construido nas officinas da Estrada.
.....	.....	.....	5.850	3:000$000	Idem, idem, idem.
.....	.....	.....	7.160	3:000$000	Idem, idem, idem, sobre estrado de madeira do Ashbury Railway Carriage & Iron C. Manchester.
.....	.....	.....	7.540	3:000$000	Reconstruido nas officinas da Estrada sobre estrados e ferragens inglezas.
10.000 kilogrammas.	.....	745	7.[illegible]50	2:500$000	Construido nas officinas da Estrada sobre estrado do Ashbury Railway Carriage C. Manchester.
8.000 »	.....	779	6.225	2:000$000	Idem, idem, idem, sobre antigos estrados.
6 animaes	.....	103,7	6.225	2:500$000	Idem, idem, idem.
6 »	.....	115,4	6.925	2:500$000	Idem, idem, idem.
6 »	.....	131,2	7.880	3:000$000	Idem, idem, idem.
6 »	.....	.....	7.225	3:000$000	Idem, idem, idem.
40 porcos.....	.....	.....	6.030	2:000$000	Idem, idem, idem.
40 »	.....	.....	5.800	2:000$000	Idem, idem, idem.
10.000 kilogrammas.	.....	973	9.731	3:000$000	Dyle & Bacalan. Belgica.
8.000 »	.....	687,5	5.500	1:500$000	Construido nas officinas da Estrada.
10.000 »	.....	485	4.850	1:000$000	Transformado nas officinas da Estrada.
10.000 »	.....	509	5.090	1:500$000	Officinas da Estrada, estrado Dyle & Bacalan. Belgica. Caixões, madeira do paiz.
10.000 »	.....	483	4.835	1:500$000	Officinas da Estrada.
10.000 »	.....	495	4.950	1:500$000	Idem, idem, ferragens Dyle & Bacalan, madeiras do paiz.
10.000 »	.....	515	5.150	1:500$000	Fives Lille. França.
8.000 »	.....	537	4.300	500$000	Fives Lille. França.
8.000 »	.....	512	4.100	500$000	Fives Lille. França.

SERIE	DESIGNAÇÃO	NUMERO DAS SERIES	NUMERO			
			Em bom estado	Em reparação	Total	Totaes por series
Q	Vagões fechados para mercadorias, com estrados de ferro, caixas de oleo, freio type Westinghouse	1.042 a 1.196	150	...	150	
Q	Idem, idem, idem, idem com eixos de 170m m × 90m m, caixas de oleo e freio	.....	359	28	387	
Q	Idem, idem, idem sem freio	.....	248	24	272	
Q	Idem, idem, idem eixos de 150m m × 90m m, caixas de oleo e freio	.....	17	13	30	
Q	Idem, idem, idem, idem, sem freio	.....	8	3	11	
Q	Idem, idem, idem, eixos de 150m m × 80m m caixas de oleo e freio	.....	65	19	84	
Q	Idem, idem, idem sem freio	.....	20	6	26	
QQ	Idem, idem, idem, idem caixa de graxa e freio	.....	113	7	120	
QQ	Idem, idem, idem idem, idem sem freio	.....	25	10	35	
Q	Idem, idem fechado para soccorro	17, 224, 755, 769, 885 e 894	6	...	6	
			1.011	110	1.121	1.121
QQ	Vagão fechado para transporte de queijos e toucinho	.....	13	7	20	20
QL	Idem, idem para transporte de kerosene, etc	.....	34	16	50	50
	Idem guindaste	.....	1	.....	1	1

RECAPI

DESIGNAÇÃO
Carros de passageiros
Idem para transporte de malas do Correio, pessoal do trem e bagagens
Idem, idem de cadavores
Idem, idem de animaes
Idem, idem de carne verdes
Idem, idem de materias explosivas e inflammaveis
Idem, idem de queijos, toucinho e generos de facil deterioração
Idem, idem de trilhos
Idem, idem de lastro
Idem, idem de mercadorias fechados e abertos
Idem para soccorro
Idem guindaste
Total em 1885
Total em 1884
Differenças: para mais
Differenças: para menos

Houve portanto, no anno de 1885 o augmento dos carros abaixo: 1 serie **A** n. 13, 7 serie **B**, incluidos os dous carros rias (abertos) e 150 da serie **Q** para mercadorias, ao todo 240 carros.

LOTAÇÃO	PESO MORTO			CUSTO	PROVENIENCIA
	Por um passageiro	Por uma tonelada de carga	Total		
10.000 kilogrammas.	.....	620	6.200	2:000$000	Dyle & Bacalan, Belgica.
10.000 »	.....	613	6.125	2:000$000	Officinas da Estrada, estrados, Dyle & Bacalan, Belgica, caixões de madeira do paiz.
10.000 »	.....	585	5.850	2:000$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	645	6.450	1:500$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	597	5.975	1:500$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	635	6.350	1:500$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	597	5.975	1:500$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	634	6.340	1:500$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	595	5.950	1:500$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	613	6.125	1:500$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	581	581	1:500$000	Idem, idem, idem.
10.000 »	.....	607	6.070	1:500$000	Idem, idem, idem.
.....	.....	.....	.....	5:000$000	Inglaterra.

TULAÇÃO

CARROS		
Em serviço	Em reparação	Total
168	18	186
35	6	41
2	.....	2
137	21	158
39	17	56
42	16	58
13	7	20
77	4	81
81	7	88
1.120	127	1.247
6	.....	6
1	.....	1
1.721	223	1.944
1.470	234	1.704
251	.....	240
.....	11	

dormitorios, 45 da serie H para transporte de gado, 25 serie T para transporte de trilhos, 12 da serie N para mercado-

São dignos de especial menção os trabalhos de reparação nos carros das series e numeros seguintes :

Serie E.— Carro n. 29, transformado do typo belga para o de Fives-Lille ; o n. 40 Fives-Lille reformado no mesmo typo.

Serie K.— Vagões ns. 4, 2, 33, 25, 20 e 39, cujos toldos e portas do esqueleto do caixão e do revestimento de madeira de pinho de Riga estavam completamente podres, foram reconstruidos com madeiras de lei do paiz.

Serie N.— Vagões ns. 22, 17, 25 e 31, cujos soalhos e caixões estavam arruinados pela acção do tempo, foram reconstruidos com madeiras de lei.

Serie O.— Vagão n. 35, caixão e soalho de pinho reconstruidos com madeira de lei.

Serie P.— Vagões ns. 62, 75, 77, 58, 63, 1, 60, 9, 55, 41, 53, 72, 48, 13, 88, 18, 26, 67, 79, 37, 14, 39, 70, 40, lados, soalhos e cabeceiras foram completamentos novos.

Serie Q.— Vagões ns. 903, 182, 364, 474, 573, 102, 42. Excepto o primeiro que pertence ao typo B, todos os mais receberam caixas de oleo, engates continuos, portas inteiriças, etc., etc., e os de ns. 903 e 573 receberam toldos de calhas de madeira em vez de lona.

Serie T.— Vagões ns. 44, 37, 39 e 19, cujos antigos soalhos e estrados de pinho de Riga, já completamente arruinados, foram substituidos por outros de madeira de lei.

Serie S.— Carro n. 2, completamente reconstruida a caixa sobre o antigo estrado.

Além destes trabalhos, foram feitas reparações geraes em :

Serie A.— Carro n. 13.

Serie B.— Carros ns. 23, 44, 2, 8, 4, 32, 16, 25, 19, 10, 46, 37, 29, 50, 27, 9, 15, 5, 33, 35, 6, 31.

Serie C.— Carros ns. 5, 11, 21, 22, 17, 16, 18, 15, 4, 13, 12.

Serie D.— Carros ns. 10, 26, 2, 27, 12, 30, 20.

Serie E.— Carros ns. 27, 32, 28, 55, 51, 16, 15, 41, 8, 47, 25, 37, 39, 52, 1, 43, 2, 13, 14.

Serie F.— Carros ns. 13, 20, 8, 12, 10.

Serie G.— Vagões ns. 3, 30, 11, 16, 27, 36, 8.

Serie H.— Vagões ns. 12, 38, 25, 16.

Serie K.— Vagões ns. 14, 16, 18, 17, 20, 28.

Serie M.— Vagões ns. 6, 16, 11, 22.

Serie N.— Vagões ns. 5, 9, 18.

Serie O.— Vagões ns. 3, 5, 9, 11, 14, 24, 31, 32, 48, 49, 50.

Serie P.— Vagões ns. 8, 30, 23, 28, 32, 7, 15, 2, 49, 83, 46, 44, 86, 74, 66, 38, 5, 87, 64, 21, 16, 8, 71, 82, 43, 10.

Serie Q.— Vagões ns. 268, 450, 781, 127, 684, 774, 662, 589, 667, 504, 798, 631, 29, 417, 316, 52, 343, 97, 32, 473, 344, 596, 63, 59, 373, 20, 482, 534, 632, 488, 112, 302, 201.

Serie R.— Carros ns. 1 e 2.

Serie T.— Vagões ns. 50, 55, 28.

Serie U.— Carros ns. 1 e 11.

Fizeram-se ainda muitas outras reparações em carros de todas as series, as quaes estão adiante mencionadas.

Foram feitas as seguintes modificações e alterações no material rodante:

Continuou-se a modificar as columnas de todos os lampeões de velas dos carros, tendo-se terminado este melhoramento.

Concluiu-se a adopção, como medida de segurança, de arruellas engastadas a quente nas hastes dos para-choques do carro e vagões abaixo:

Serie	carro	F	1
»	vagão	J	7
»	»	L	4
»	»	M	6
»	»	N	3
»	»	Q	100

Substituiram-se cobertas de lona por calhas de madeira nos vagões da serie Q ns. 903 e 573.

Continua-se a substituição dos estaes-travessas de dobradiças de freio dos vagões de cargas da serie Q e alguns carros de passageiros, etc., tendo-se feito a substituição em:

Serie	F	5	carros
»	G	1	»
»	M	1	»
»	Q	139	»

Com esta modificação dá-se mais estabilidade ás peças do freio e facilita-se a substituição dos cepos de madeira.

Levaram portas largas inteiriças, em vez das do antigo typo em duas-metades, mais 36 vagões da serie Q.

Levaram engates continuos:

Serie	A	3	carros
»	C	5	»
»	E	3	»
»	F	7	»
»	U	12	»
»	S	1	»
»	I	2	vagões
»	L	1	»
»	N	13	»
»	Q	17	»

Adoptou-se como medida geral reforçar as dimensões das hastes dos antigos engates que se partiam, tendo-se diminuido desta sorte o numero de fracturas que se davam mensalmente.

Já receberam este melhoramento:

194	vagões	da	serie		Q
5	»	»	»		N
5	»	»	»		M
5	»	»	»		T
1	»	»	»		G
2	»	»	»		L

O emprego da lona americana de algodão encommendada nas dimensões das toldas dos carros convem ser generalisado, por ser de qualidade muito superior á ingleza e ter forçosamente de diminuir a renovação dessas cobertas tão a miudo, como se pratica com as cobertas de lona ingleza.

Tem-se ultimamente removido todas as causas de estrago rapido dessas cobertas e espera-se ao menos dobrar a sua duração.

As ferragens encommendadas para applicação de abas e cabeceiras moveis nos vagões da serie T já começaram a ser empregadas nos vagões ns. 19 e 44 que

com os dous de ns. 52 e 54 do anno passado fazem 4 vagões com este notavel melhoramento.

Os 25 vagões deste typo, que foram encommendados e já se acham armados e entregues ao trafego, acham-se providos das mesmas ferragens, dando satisfactorios resultados, não só quanto ao lado de segurança, como pelo lado pratico das ferragens, facilitando todas as manobras e transformações que se queira operar com os vagões, armando ou rebatendo-lhes os lados e cabeceiras.

Receberam eixos de aço Bessemer os carros e vagões :

Serie	B	ns. 31 e 33	8
»	D	» 14, 16, 17, 18, 28	20
»	Q	» 16	1
»	Q	» 662	1
»	U	» 1, 8 e 11	5
		Total de eixos	35

Foram substituidas caixas de graxa pelas de oleo em :

Serie	A	1 carro novo
»	C	4 »
»	E	5 »
»	G	3 vagões
»	J	3 » inglezes
»	K	1 »
»	M	1 »
»	N	2 »
»	Q	24 »
»	T	3 »
	Total	47

Uns melhoramentos por serem de pouca importancia e outros por estarem apenas encetados deixam de ser mencionados, avantajando-se entre estes ultimos a adopção geral de latrinas e agua nos carros de 1ª e 2ª classe do typo belga e inglez, com o fim de facilitar a inclusão desses carros nos trens mixtos do interior, em substituição ao do typo americano, cuja lotação é superior á exigencia do trafego.

2.° Tracção

Percurso das locomotivas

O percurso total das locomotivas em serviço tanto do trafego como do lastro da Via permanente, foi em 1885 de 2.815,187 kilometros a saber:

SECÇÕES	EM SERVIÇOS		TOTAL
	DO TRAFEGO	DO LASTRO	
Suburbios	196.143	.....	196.143
1ª secção	416 881	32.785	449.666
2ª »	344.351	23.347	367.698
3ª »	259.008	17.419	276.517
4ª »	229.539	16.174	245.713
5ª »	362.714	46.391	410.105
Ramal do Macacos	13 257	249	13.506
Ramal de Santa Cruz	86.996	162	87.158
Ramal de S. Paulo	394.589	27.397	421.986
Ramal de Porto Novo	139.712	8.023	147.735
Manobras	198.960	.....	198.960
Locomotivas-kilometros 1885	2.643.249	171.947	2.815.187
» » 1884	2.485.913	181.498	2.667.681
Differença para mai	157.327	.....	147.806
Differença para menos	.....	9.551	

O quadro seguinte mostra o numero total de locomotivas que entraram em serviço e seus percursos totaes e médio annual nos annos de 1880 a 1885, comprehendendo neste numero os serviços de manobras, trens de lastro, etc.:

PERCURSOS DIVERSOS	1880		1881		1882		1883		1884		1885	
	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros	Numero de locomotivas	Kilometros
100 a 10.000	31	160.987	19	72.143	14	60.281	16	61.209	14	65.086	15	63.535
10.000 a 20.000	22	339.984	35	544.449	28	424.641	33	505.745	31	447.369	29	451.969
20.000 a 30.000	18	441.484	23	580.678	39	965.035	26	643.787	26	652.630	21	527.834
30.000 a 40.000	21	740.724	17	603.024	20	699.240	24	826.424	24	824.977	27	944.377
40.000 a 50.000	8	360 434	10	462.808	7	312.757	10	435 418	12	517.424	13	565.493
Superior a 50.000	2	105.616	1	53.247	1	58.192	1	50.127	3	159.805	5	251.979
Totaes	102	2.429.229	105	2.316.349	106	2.520.086	110	2.522.661	110	2.657.381	110	2.815.187
Percurso médio annual	....	20,874	....	22,059	....	23,774	....	22,933	....	24,248	....	25.592

Eis o percurso das locomotivas em cada um dos annos de 1880 a 1885:

ANNOS	EM SERVIÇO		TOTAL
	Do trafego	Do lastro	
1880	2.026.130	103.100	2.129.230
1881	2.190.544	114.239	2.304.783
1882	2.340.691	179.394	2.520.085
1883	2.381.652	141.009	2.522.661
1884	2.485.913	181.468	2.667.381
1885	2.643.240	171.947	2.815.187

Como se vê do quadro anterior, augmentou o numero de locomotivas em percursos superiores a 30.000 kilometros e diminuiu o das locomotivas de percursos de 10.000 a 30.000 kilometros, sendo ainda maior o percurso médio geral de cada locomotiva que se elevou em 1885 a 25.592 kilometros.

As locomotivas que fizeram percursos superiores a 50.000 kilometros, foram as de numeros 77 e 92 que conduziram trens expressos no ramal de S. Paulo, 3ª secção e ramal de Porto Novo, e as de numeros 78, 82 e 93 que conduziram os mesmos trens nas 4ª e 5ª secções da Estrada.

Percurso dos vehiculos

Os carros e vagões percorreram em 1885 em serviço, tanto do trafego como do lastro, 28.940.808 kilometros, sendo:

Em serviço do trafego	28.653.112
» » » lastro	287.696
Total	28.940.808

Em 1884 os percursos dos carros foram:

Em serviço do trafego	26.653.145
» » » lastro	366.329
Total	27.019.474

Houve, pois, em 1885 a differença para mais de 1.921.334 no percurso total dos carros, sendo para mais, em serviço do trafego de 1.999.967 kilometros, e para menos, em serviço do lastro de 78.633 carros-kilometros.

O percurso dos carros americanos é contado como de qualquer carro de 4 rodas.

Comparando-se os percursos das locomotivas em serviço do trafego nos annos de 1884 e de 1885 com os percursos respectivos dos carros e vagões em serviço do trafego, resulta que para uma locomotiva-kilometro correspondeu em:

1885.....	10,8	carros-kilometros
1884.....	10,7	» »
Ou mais em 1885.....	0,1	» »

Comparando-se os quadros dos percursos médios dos vehiculos com o dos percursos das locomotivas, resulta o seguinte quadro que mostra o numero de vehiculos kilometros, correspondente a uma locomotiva-kilometro nos diversos trechos da Estrada e segundo a especie dos trens:

SECÇÕES	TRENS			
	Do subu bios	De viajantes do interior	Mixtos	De cargas
1ª secção.....	7,0	9,1	17,5	17,6
2ª »	.....	8,7	16,0	11,1
3ª »	.....	6,7	25,5	17,2
4ª »	.....	4,9	9,7	7,8
5ª »	.....	4,7	7,9	8,5
Ramal de S. Paulo.....	.....	3,8	13,5	12,7
» » Porto Novo.....	.....	3,5	17,8	14,3
» » Santa Cruz.....	.....	.....	8,5	14,6
» » Macacos.....	.....	.....	4,5	

Como em cada secção da Estrada a machina que conduz trens mixtos emprega-se igualmente na conducção dos trens de cargas da mesma secção, seguindo regular e diariamente uma tabella de serviço onde estão incluidos os trens facultativos considerados ordinarios e os dias em que deve se achar de promptidão no deposito para conducção de outros trens facultativos de cargas, póde-se com mais certeza apreciar como têm sido utilisadas as machinas, reunindo-se os trens mixtos aos trens de cargas e fazendo-se as respectivas comparações para os vehiculos-kilometros de uns e de outros trens englobadamente.

Assim comparando-se a média dos vehiculos-kilometros por locomotiva-kilometro nas 1ª, 2ª e 3ª secções, em trens mixtos e de cargas, ter-se-ha :

1ª secção	17,5
2ª »	13,9
3ª »	23,7

Estes coefficientes mostram evidentemente que o numero de trens deve ser maior na 2ª secção que nas 1ª e 3ª e que os vagões soffrem demoras nos pontos extremos daquella secção, ou nas estações de Belém e da Barra, visto que a locomotiva da serra não póde conduzir o mesmo trem que lhe é entregue pelas locomotivas da 1ª e da 3ª secção.

Augmentar a capacidade dos trens de cargas na serra é portanto uma necessidade a satisfazer com urgencia, porque além da economia que se póde obter, ella evitará a demora de expedições de vagões e conseguirá, por outro lado, o augmento da capacidade da serra, muitas vezes accusada e sem fundamento de insufficiente para o grande trafego da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Foram essas as considerações que levaram a administração da Estrada a adquirir a importante locomotiva « Decapod » construida nas officinas « Baldwin Locomotive Works », satisfazendo plenamente as exigencias e a todos os detalhes impostos nas condições da encommenda.

As dimensões principaes desta machina são as seguintes :

Cylindro — diametro	559 m/m
curso	660 m/m

Rodas motrizes :

Numero de pares 5.	
Diametro	m5 1,143
Base total	7,421
» das rodas motrizes	4,318
» regida	3,863
Fornalha — dimensões internas	3,003
por	3,075
Tubos — numero	268

Dimensões $0^{m},050 \times 3^{m},901$.

Superficie do aquecimento directo	$14^{m2},88$	
» » » dos tubos	165,86	
» total	180,74	
Peso total da machina em ordem de serviço	64.922	kilogrs.
» adherente	57.658	»

Os fabricantes avaliaram as cargas que póde esta machina rebocar em toneladas de 2.240 libras, em linha recta, estando os carros e trilhos em boas condições nas seguintes :

Nivel	3,600	toneladas
Rampa de 1 °/₀	970	»
» » 2 »	500	»
» » 3 »	320	»
» » 4 »	220	»

Levando em conta a influencia das curvas na 2ª secção da Estrada, estado dos trilhos e do material, e tomando um coefficiente de adherencia pouco menor que o dos americanos, isto é, de 0,2, acha-se que a « Decapod » rebocará com regularidade 400 toneladas de carga bruta, fóra o seu peso e o do tender, o que é exactamente a mesma lotação do typo empregado na 1ª secção da Estrada, sendo pois certo que um trem, mixto ou de carga, expedido da Côrte para o interior, não soffrerá mais decomposição em Belém e seguirá para Barra mudando apenas de machina.

Esta locomotiva que pouco tem ainda trabalhado por ter sido recebida no fim da safra, e quando o movimento da serra já havia decrescido bastante, tem sido entretanto bem experimentada e até fins de Março completava um percurso de cerca de 2.500 kilometros, com os trens conduzidos em Dezembro de 1885 e no primeiro trimestre do anno corrente, tendo-se verificado a grande facilidade com que esta locomotiva se inscreve em todas as curvas da serra e a carga calculada que póde ser definitivamente adoptada no serviço do trafego.

Consumo de combustivel e lubrificantes

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas foi nos dous annos ultimos, o seguinte:

ANNOS	SERVIÇOS	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
		Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1883	Trafego	31.763.673	656:237$485	65.680	32:171$765	47.675	26:755$682	18.090	8:011$000
	Lastro	2.006.842	41:461$355	6.052	2:952$800	3.842	2:088$561	1.788	793$490
		33.770.515	697:698$840	71.732	35:124$565	51.517	28:844$243	19.878	8:804$490
1884	Trafego	29.544.446	620:433$366	62.201	32:985$976	45.033	26:646$567	17.588	8:405$610
	Lastro	1.959.159	41:142$339	6.329	3:359$206	3.797	2:246$100	1.901	907$750
		31.503.605	661:575$705	68.530	36:345$182	48.830	28:892$667	19.489	9:313$360
Differenças	para mais	2.266.910	36:123$135	3.202	.....	2.687	.....	389	
	para menos	.....	.....	.....	1:220$617	.....	48$424	.....	508$870

O consumo da graxa, estopa e oleo no serviço da lubrificação dos carros, nos dous ultimos annos, foi :

ANNOS	GRAXA		ESTOPA		OLEO	
	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em litros	Valor em réis
1883	56.120	19:370$355	3.100	1:374$240	56.160	19:047$022
1884	72.593	24:607$395	3.100	1:482$520	40.728	12:489$570
Mais	.....	.....	.....	.....	15.432	6:557$452
Menos	16.464	5:237$040	.....	108$280		

O augmento de consumo de combustivel e de lubrificantes nas locomotivas foi devido ao maior serviço que prestaram, representado por mais 147.806 locomotivas-kilometros, tendo sido iguaes nos dous annos de 1883 e 1884 as unidades de consumo de lubrificantes e de 1,5 °/₀ maior o consumo kilometrico medio do carvão, contribuindo para este excesso o augmento de velocidade que foi dado aos trens e maior capacidade destes.

Os preços de todos estes materiaes foram inferiores aos respectivos de 1884, resultando dessa differença a reducção da despeza com lubrificantes e ter sido menor a differença para mais na despeza do carvão.

Na lubrificação dos carros o consumo de graxa foi inferior ao de 1884, tornando-se porém maior o de oleo, devido principalmente ao augmento do material provido de caixas especiaes para oleo e todas ellas completamente novas, quer dos ultimos vagões que recebemos da Europa, como dos que foram transformados nas officinas.

Os seguintes quadros mostram os coefficientes de consumo de combustivel e de lubrificantes por locomotiva-kilometro:

Serviço do trafego

ANNOS	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em litros	Valor em réis	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis
1885	12,016	248	0,024	12	0,018	10	0,006	3,0
1884	11,884	249	0,024	13	0,018	10	0,007	3,0
Mais	0,132							
Menos	.....	1	.....	1	.....	.....	0,001	

Serviço do lastro

ANNOS	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em litros	Valor em réis	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis
1885	11,671	241	0,035	17	0,022	12	0,010	4,6
1884	10,796	226	0,034	18	0,020	12	0,010	5,0
Mais	0,875	15	0,001	.....	0,002			
Menos	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	0,4

Nos dous serviços

ANNOS	COMBUSTIVEL		GRAXA		OLEOS		ESTOPA	
	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em litros	Valor em réis	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis
1885	11.925	247	0,025	12	0,018	10	0,007	3,1
1884	11.840	248	0,025	13	0,018	10	0,007	3,4
Mais	0,185							
Menos	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	0,3

O quadro seguinte mostra os resultados na lubrificação dos carros comparados por 100 carros-kilometros nos dous annos 1885 e 1884 :

ANNOS	GRAXA		OLEO		ESTOPA	
	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis	Quantidades em litros	Valor em réis	Quantidades em kilogrammas	Valor em réis
1885	0,195	67,6	0,195	66,4	0,010	4,7
1884	0,272	92,3	0,152	46,8	0,011	5,5
Mais	.....	.....	0,043	19,6		
Menos	0,077	24,7	.....	.....	0,001	0,8

Consumo de combustivel por locomotiva-kilometro

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO	1ª secção	2ª secção	3ª secção	4ª secção	5ª secção	Ramal do Santa Cruz	Ramal de Macacos	Ramal do S. Paulo	Ramal do Porto Novo
Trens do suburbios	11 113								
» de viajantes do interior	10.466	11.850	8.515	8.376	8.861	.....	.....	7.963	8.682
» mixtos	12.635	18.126	13.491	11.481	10.958	11.156	11.614	9.603	12.507
» de cargas	13.183	17.751	12.861	12.745	13.208	13.246	.....	10.830	13.768
» do lastro	12.685	14.057	9.980	12.119	11.941	10.024	15.164	9.302	9.293
» do carnes vordos	13 230	.....	.....	.....	.....	13.143			

O consumo de combustivel total e por locomotiva-kilometro nos annos de 1880 a 1885 foi:

ANNOS	CONSUMO DE COMBUSTIVEL	
	Total em kilogrammas	Por locomotiva kilmoetro
1880	26.600.745	12,493
1881	27.893.016	12,101
1882	31.060.125	12,328
1883	31.548.983	12,506
1884	31.553.608	11,840
1885	33.770.515	11,995

O consumo e despeza de lubrificantes no total, por locomotiva-kilometro e por carro-kilometro no mesmo periodo, constam do quadro seguinte:

ANNOS	Consumo total em kilogrammas	Despeza total em reis	Consumo por locomotiva kilometro	Despeza por locomotiva kilometro	Consumo por carro kilometro	Despeza por carro kilometro
1880	216.470	97:814$073	0,101	45,9	0,009	4,1
1881	221.500	95:497$519	0,097	41,4	0,009	3,8
1882	213.432	93:104$542	0,084	36,9	0,008	3,5
1883	214.094	94:595$087	0,084	37,4	0,008	3,6
1884	230.684	102:334$814	0,086	38,3	0,008	3,8
1885	235.538	102:426$185	0,083	36,3	0,008	3,0

Despeza de conducção dos trens

As despezas geraes de conducção dos trens, tanto em serviço do trafego como do lastro, comprehendendo a lubrificação dos carros e eventuaes, importaram em 1.141:979$999, durante o anno de 1885, sendo:

Em serviço do trafego	1.073:559$490
» » » lastro	68:420$509
Nos dous serviços	1.141:979$999

Em 1884 despendeu-se:

Em serviço do trafego	1.029:067$033
» » » lastro	75:209$190
	1.104:276$223

Houve, portanto, durante o anno de 1885 a differença para mais de 37:703$776.

O seguinte quadro mostra as despezas acima, tanto em material como em pessoal, referidas á locomotiva-kilometro e ao carro-kilometro e á sua comparação com o anno de 1884 :

ANNOS	NUMERO DE		DESPEZA								
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros
1885.....	2,815,187	28.940,808	305:519$007	108,5	10,5	836:460$992	297,1	28,2	1.141:979$999	405,6	39,4
1884.....	2,667,381	27,019,479	307:019$625	115,4	11,3	796:403$598	298,2	29,4	1.104:276$223	413,6	40,7
Mais.....	147,806	1,921,329	.....	.....	.....	40:057$394	.....	.....	37:703$776		
Menos.....	.....	.....	1:500$618	6,9	0,8	.....	1,1	1,2	.....	8,0	1,3

Comparando-se as despezas de conducção dos trens sómente em serviço do trafego, acham-se os resultados seguintes nos dous annos de 1885 e 1884 :

ANNOS	NUMERO DE		DESPEZA								
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros
1885.....	2.643.240	28.653.112	284:709$907	107,7	9,9	788:849$583	298,4	27,5	1.073:559$490	406,1	37,4
1884.....	2.485.913	26.653.145	280:690$116	112,9	10,5	748:376$917	301,0	28,7	1.029:067$033	413,9	39,2
Mais.....	157.327	1.999,967	4:019$791	.....	.....	40:472$666	.....	.....	44:492$457		
Menos.....	.....	.....	.....	5,2	0,6	.....	2,6	1,2	.....	7,8	1,8

O seguinte quadro mostra os resultados comparativos em 1885 e 1884 das despezas de conducção dos trens de viajantes, mixtos e de cargas, excluidas as eventuaes e as de lubrificação dos carros :

ANNOS	NUMERO DE		DESPEZA								
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros	Total	Locomotivas — Kilometros	Carros — Kilometros
1883	2.043.240	28.653.112	255:272$813	96,5	8,9	746:585$740	282,4	26,0	1.001:858$523	379,0	34,9
1884	2.485.913	26.653.145	253:420$597	101,9	9,5	708:403$825	284,9	26,5	961:824$422	386,8	36,0
Mais	157.327	1 999.967	1:852$216	.....	.....	38:181$885	.....	.....	40:034$101		
Menos	.....	.....	.....	5,4	0,6	.....	2,5	0,5	.....	7,8	1,1

Despezas da lubrificação dos carros:

ANNOS	NUMERO DE	DESPEZAS					
		PESSOAL		MATERIAL		PESSOAL E MATERIAL	
	Carros — Kilometros	Total	Carro — Kilometro	Total	Carro — Kilometro	TOTAL	Carro — Kilometro
1883	28.940.808	26:717$650	0,9	39:819$818	1,3	66:537$468	2,2
1884	27.049.474	28:680$450	0,9	38:837$949	1,4	65:658$399	2,3
Mais	1 921.334	.....	.....	981$869	.....	879$069	.....
Menos	.....	1.962$800	.....	.....	0,1	.....	0,1

O quadro seguinte mostra as despezas de conducção dos trens de lastro em 1883 comparadas com as correspondentes de 1884:

ANNOS	NUMERO DE	DESPEZA					
		PESSOAL		MATERIAL		PESSOAL E MATERIAL	
	Locomotivas — Kilometro	Total	Locomotiva — Kilometro	Total	Locomotiva — Kilometro	Total	Locomotiva — Kilometro
1883	171.947	20:803$100	121,0	47:611$400	276,8	68.415$509	397,8
1884	181.468	27:182$509	149,7	48 026$861	264,6	75:209$190	414,3
Mais	.....	.....	.....	.....	12,2	.....	.....
Menos	9.521	6:379$409	28,7	415$452	.....	6:788$681	16,5

3.º Officinas e depositos diversos

Reparações de locomotivas

Durante o anno de 1885 foram reparadas nas officinas do Engenho de Dentro e nos diversos depositos da Estrada 68 locomotivas, constantes do quadro seguinte, onde se acham discriminadas segundo as importancias das reparações, como nos outros annos, em grandes reparações as que excederam de 3:000$000, médias as comprehendidas entre 1:000$000 e 3:000$000 e pequenas as comprehendidas entre 300$000 e 1:000$000 :

ANNOS	OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO			DEPOSITOS		
	REPARAÇÕES			REPARAÇÕES		
	Grandes	Médias	Pequenas	Grandes	Médias	Pequenas
1885	19	9	12	1	8	19
1884	23	15	22	.....	8	27
Mais	.....	.....	.....	1		
Menos	4	6	10	.....	.....	8

As reparações constantes deste quadro e que foram concluidas em 1885 importaram :

Em.....	224:018$896
E as concluidas em 1884 em.....	260:440$559
Resultando pois a differença para menos de..	36:421$663

Comparadas as despezas feitas em 1885 com as reparações das locomotivas, quer nas officinas do Engenho de Dentro, quer nos depositos, com as importancias de 1884, teremos as seguintes despezas :

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Em 1885.....	206:401$712	101:332$493	307:734$205
» 1884.....	228:518$360	113:117$100	341:635$460
Differença para menos em 1885.	22:116$648	11:784$607	33:901$255

Comparadas as despezas com as reparações das locomotivas nesses ultimos annos, com o numero de locomotivas que fizeram percursos superiores a 100 kilometros e os percursos totaes, obtem-se o seguinte quadro que mostra as reducções obtidas nas reparações das locomotivas desde 1883, quer pela média das reparações por locomotivas em serviço, quer por locomotiva-kilometro, resultados que devem ser attribuidos á reforma introduzida no serviço das reparações, com a adopção do systema de empreitadas, por peças e reparações completas:

ANNOS	Numero de locomotivas em serviço	Percursos	Importancia das reparações	Por locomotiva	Por locomotiva kilometro
1880	102	2.129.230	304:392$457	2:984$236	142,9
1881	105	2.304.783	331:332$485	3:155$547	143,7
1882	106	2.524.085	395:612$097	3:732$194	156,9
1883	110	2 522.661	392:386$253	3:567$147	155,5
1884	110	2.667.381	341 635$660	3:105$776	128,0
1885	110	2 815.187	307.734$205	2:797$583	109,3

Reparações de carros e vagões

O numero de reparações em carros e vagões, nas officinas do Engenho de Dentro, em 1885 foi:

Em carros de passageiros e correios	418
» vagões de mercadorias e diversos	1.805
	2.223

Em 1884 tinha sido:

Em carros de passageiros e correios	475
» vagões de mercadorias e diversos	1.726
	2.201

Das reparações executadas em 1885 nos carros e vagões 168 foram mais importantes, por terem sido completamente reformados os carros que as soffreram, sendo:

Em carros de passageiros	60
» » correio, pessoal dos trens e bagagens	9
» vagões de mercadorias e diversos	99

Com a reparação dos carros e vagões nas officinas do Engenho de Dentro e nos diversos depositos despendeu-se durante o anno de 1885, 388:554$234, tendo sido esta importancia inferior de 59:969$141 á do anno de 1884.

Comparadas com as importancias de 1884 e discriminadas por pessoal e material, foram as seguintes importancias despendidas com as reparações dos carros e vagões:

Officinas do Engenho de Dentro e depositos diversos:

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1885.....	153:965$096	234:589$138	388:554$234
1884.....	177:230$751	271:292$624	448:523$375
Menos.....	23:265$655	36:703$486	59:969$141

Ou separadamente:

Nas officinas do Engenho de Dentro:

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1885.....	114:071$183	207:440$753	321:511$936
1884.....	138:777$291	256:160$453	394:937$744
Menos.....	24:706$108	48:719$700	73:425$808

Nos depositos diversos:

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
1885.....	39:893$913	27:148$385	67:042$298
1884.....	38:453$460	15:132$171	53:585$631
Mais.....	1:440$453	12:016$214	13:456$667

Divididas, segundo as especies dos carros, as despezas foram as seguintes:

	1885	1884
Em carros de viajantes, correio e bagagem....	119:000$074	159:479$548
» vagões de mercadorias e diversos.....	269:555$160	289:043$827
Totaes.....	388:555$234	448:523$375

As quotas destas despezas pertencentes ás officinas do Engenho de Dentro foram, em 1885:

Reparações de carros de viajantes, correio e bagagem.....	108:313$870
Idem, vagões de mercadorias e diversos.....	213:198$066
	321:511$936

As médias, por carros, das importancias destas reparações foram:

	1883	1884
Carros de viajantes, correio e bagagem.....	259$124	320$610
Vagões de mercadorias e diversos.....	148$115	140$583

4.º Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção por conta do custeio

O total das despezas do custeio feitas em 1885 pela Locomoção, incluindo, portanto, reparos e reconstrucções do material rodante nas officinas, conducção dos trens em serviço do trafego, etc., etc.

Importou em.....	1.826:189$505
E em 1884 importou em.....	1.871:905$299
Diferença para menos em 1885.....	45:715$794

A despeza de 1885 decompõe-se do seguinte modo:

Reparações ordinarias de locomotivas.....	109:729$684	
Idem idem de carros e vagões.....	265:923$945	375:653$629
Idem extraordinarias e grandes de locomotivas.	198:004$521	
Idem idem idem de carros e vagões.....	122:630$289	320:634$810
Conducção dos trens.....		1.073:559$490
Escola annexa ás officinas.....		1:441$415
Despezas geraes, escriptorio, etc		54:900$161
		1.826:189$505

Referindo-se as despezas de 1885 e 1884 ás unidades de trabalho nos dous annos, obtem-se os seguintes coefficientes:

	1883	1884
Por kilometro da estrada em trafego.....	2:519$200	2:582$266
Por trem-kilometro.....	$806	$858
Por locomotiva-kilometro.....	$664,9	$701,7
Por carro-kilometro	$064,6	$069,3

5.º Obras diversas

Obras novas do material rodante

A importancia desta verba foi, em 1885, de 553:496$323, distribuida do seguinte modo:

Importancia do custo de 150 vagões de mercadorias	240:730$163
45 carros de gado em pé	133:163$389
25 ditos rasos	60:809$144
5 ditos de 1ª classe para trens de suburbios	44:602$116
30 ditos abertos (em execução)	25:696$798
1 dito de inspecção	7:770$000
5 ditos de lastro (em execução)	2:862$345
2 ditos dormitorios	1:580$528
Machina « Decapod »	36:003$256
Montagem de freios	278$584
	553:496$323

Todo este material, com excepção apenas dos carros abertos, foi concluido e entregue ao serviço nos ultimos mezes de 1885.

Apezar do augmento que soffreu o material rodante, ainda não corresponde convenientemente ás necessidades do serviço da Estrada, principalmente por occasião das grandes safras de café, em que os vagões ficam expostos a exagerados serviços e sem tempo para receberem todas as reparações indispensaveis á sua boa conservação.

Os carros de viajantes de 1ª e 2ª classe americanos são insufficientes para o serviço e não é possivel ter em reserva um certo numero desses carros para acudir a serviços extraordinarios, como o de corridas nas sociedades do «Derby Club», «Jockey Club» e outras, como para mantel-os perfeitamente limpos e tratados com todas as commodidades, porque póde-se dizer que todo este material acha-se em serviço effectivo e sem descanço algum.

Esta falta de material será sensivel logo que fôr augmentado o numero de trens de suburbios, sendo pois urgente a acquisição de mais alguns carros de viajantes para o serviço especial desses trens.

Freio Westinghouse

Está actualmente empregado este freio em 34 locomotivas e é de toda conveniencia que seja applicado a todas, afim de que todos os trens da Estrada possam dispôr de tão importante melhoramento e da segurança que elle offerece.

O uso destes freios não parece conveniente para moderar a marcha dos trens nos declives de maior extensão, como no trecho da 2ª secção, da bocca superior do tunnel grande até Belém, pela difficuldade de evitar-se o arrastamento das rodas, causa principal de seu estrago no material de viajantes.

Pensa-se em combinar o serviço do freio de ar comprimido, com o emprego do contra-vapor na descida da serra, insistindo no uso deste apparelho, de que se acham providas quasi todas as machinas dos expressos, apezar da natural repugnancia dos machinistas, que ainda não puderam se habituar com o seu emprego.

Fundição de ferro e bronze

Durante o anno de 1885 fundiram-se em ferro 16.378 peças diversas, pesando 368.712 kilogrammas que importaram em 61:262$084, sendo esta importancia inferior de 398$972 á correspondente de 1884.

O preço médio destas fundições foi de 166,1 réis ou 24,1 réis superior ao de 1884 e 26,1 réis mais que o de 1883.

Entre as peças fundidas são dignas de referencia especial:

285 rodas cheias endurecidas nos contornos, para carros,

79 rodas cheias para tenders de locomotivas,

138 rodas cheias para jogo de locomotivas.

Fundiram-se 10.605 peças de bronze pesando 28.257 kilogrammas, que importaram em 25:496$294, sendo esta importancia superior de 1:635$076 á correspondente de 1884.

O preço médio desta fundição foi de 902,3 réis ou maior de 6,5 réis, que o de 1884.

Entre os trabalhos mais notaveis da fundição de bronze sobresahe a estatua do Progresso que orna o frontespicio da Estação Central da Estrada; essa estatua foi moldada e fundida exclusivamente pelo pessoal e sob a unica direcção do mestre das officinas da Estrada.

Fornecimentos a diversos

A importancia da despeza de fornecimentos a diversos elevou-se a 81:819$624, tendo sido inferior a do anno de 1884 em 59:344$558.

Esta importancia distribuiu-se do seguinte modo:

Por conta das repartições da estrada em trafego.....	58:460$125
Idem, idem, das estradas de ferro do Estado.....	11:117$461
Idem, idem, da repartição geral dos correios.....	145$000
Idem, idem, das estradas de ferro particulares.....	4:188$244
Idem, idem, da Construcção do Prolongamento.....	4:739$002
Idem, idem, de particulares.....	3:169$792
	81:819$624

Os fornecimentos feitos ás estradas de ferro do Estado foram: á estrada de ferro do Rio d'Ouro a reparação da machina «Sant'Anna», a construcção de 15 carros sobre 4 rodas, sendo collocados freios em 8 e diversas peças para locomotivas e carros; á estrada de ferro de Pernambuco forneceram-se: caixas de graxa, braçadeiras, rodas, etc. etc. de ferro fundido para carros.

Fizeram-se diversos trabalhos para as estradas de ferro União Valenciana, Leopoldina, Oeste de Minas, Minas e Rio e Juiz de Fóra e Piau. Para a Construcção do Prolongamento desta Estrada fizeram-se reparações em machinas e nos carros das series P T que se achavam entregues ao mesmo serviço.

Augmento das officinas do Engenho de Dentro

Com as obras do augmento das officinas do Engenho de Dentro despendeu-se, durante o anno de 1885, 29:304$453, que foi levada á conta de capital.

Consistiram estas obras na construcção começada de 5 telheiros, na do muro que deve fechar todo o terreno das officinas e no augmento e modificações de linhas e desvios ; na montagem de uma machina de moldar, um desempeno para caldeireiros, um guindaste para torneiros, um ventilador, uma galga e uma peneira para fundição e um ventilador para ferraria.

Estas obras importaram:

5 telheiros.....	5:407$949
Linhas e desvios.....	14:642$089
Muro das officinas.....	4:301$239
Machinas — ferramentas.....	4:953$176
	29:304$453

Machinas — ferramentas

O mau estado das chapas de ferro dos aquecedores das caldeiras « Farcot » não permittindo mais a necessaria garantia para segurança e bom funccionamento dessas caldeiras, obrigou a interromper o seu serviço, suspendendo-se portanto o trabalho da machina a vapor principal das officinas e que move todas as transmissões, a qual teve de ser substituida pelos dous locomoveis « Farcot » que continuam em serviço até que se faça a completa substituição das caldeiras, resolução que foi mais conveniente preferir, tendo-se em vista a dispendiosa reparação que reclamam as caldeiras antigas e a opportunidade que se offerecia de substituil-as por apparelhos mais aperfeiçoados e de mais economica conducção, sendo então escolhidas duas caldeiras multi-tubulares do Dr. Nayer, da força cada uma de cem cavallos, com aquecedores tubulares e encommendadas para Europa.

Recebem-se da encommenda feita para Inglaterra um excellente carro-guindaste para o serviço das machinas—ferramentas das officinas, que foi logo armado e entrou em serviço.

E' um perfeito apparelho, bem estudado e fabricado por Joseph Wosden & Son, Railway Iron Works, de Birmingham, possuindo todos os movimentos para levantar até a carga maxima de 3 toneladas, girar e transportal-a longitudinalmente, sendo tocado simplesmente por dous homens.

Receberam-se na mesma occasião dous importantes tornos da casa Witworth, sendo um para rodas com quatro ferramentas e outro de grande placa para broquear aros e rodas de locomotivas, os quaes estão sendo armados nas officinas.

Foram montados e acham-se funccionando em boas condições dous ventiladores n. 4 da casa Thwates Brothers, Vulcan Iron Works de Bradfrad Iorkshire, sendo um movido directamente por uma pequena machina a vapor e que alimenta os fornos da fundição de ferro e outro tocado pela transmissão das officinas e que suppre de vento as forjas da ferraria e de caldeireiros.

E' esperado da mesma casa « Thwates Brothers » um forno aperfeiçoado para fundição de ferro, o qual será brevemente montado.

Todas as ferramentas e machinismos diversos das officinas conservam-se em estado regular.

VI

VIA PERMANENTE

1.° Trilhos, accessorios e dormentes

Durante o anno foram empregados 6.367 trilhos de aço, sendo 6.321 em substituição de outros arruinados e transformações de linhas e 46 em construcção de linhas e desvios auxiliares e modificações em outros já existentes.

Os trilhos de ferro retirados da linha em substituição dos de aço tiveram nova applicação em numero de 8.972, em substituição de outros da mesma especie, estragados, nos trechos de linha não transformados ainda e em outros serviços como construcção de linhas e desvios auxiliares, e modificações em outros já existentes.

Foram empregados 164.018 dormentes de madeira, sendo 158.205 em substituição de outros estragados, 4.948 em construcção de linhas e desvios, modificações, etc. e em diversos trabalhos 865.

Foram tambem reempregados 4.974 dormentes já servidos, mas que, apresentando ainda um dos lados em bom estado, podiam prestar serviço por algum tempo.

Nas linhas ns. 1 e 2, proximo ás cancellas ns. 8 e 11, teve começo em Abril o assentamento dos dormentes systema « Hill » da proposta que fez a esta Estrada o Engenheiro R. A. Hehll na qualidade de representante da fabrica de ferro laminado de Bunbeck, na Prussia Rhenania.

O annexo F 4 demonstra detalhadamente o emprego destes materiaes.

2. Linha geral, desvios e linhas auxiliares

Foi de 744,858 a extensão de linha a conservar, por conta do custeio, inclusive a via dupla da Côrte a Sapopemba e a do Ramal da Gambôa.

Ha mais 77.544,43 de linhas auxiliares e desvios nas estações, sendo :

Na 1ª secção, inclusive a estação da Gambôa..	28.037,32
» 2ª »	8.683,75
» 3ª »	8.149,83
» 4ª »	4.936,75
» 5ª »	4.925,45
No Ramal de Santa Cruz, inclusive o Matadouro.	7.005,86
» » » Macacos.....	694,00
» » » S. Paulo.....	11.126,54
» » do Porto Novo.....	3.984,93
Total.....	77.544,43

A linha principal é composta de trilhos de aço na extensão de 648.953, sendo portanto de 95.905 a parte composta de trilhos Vignole de ferro das 2ª e 3ª secções, que tem de ser substituida por outros de aço.

Os trechos onde estes trilhos existem, são :

	De 2ª secção	De 3ª secção	Totaes
Na 4ª secção.....		5.458 k	5.458 k
» 5ª »	38.670 k	5.892	44.562
No ramal de Santa Cruz.....	23.971		23.971
» » » S. Paulo.....	451 m	18.216	18.667
» » do Porto Novo.....	277	2.970	3.247
Totaes.....	63.369	32.536	95.905

Os 77.544,43 k de linhas auxiliares são compostos da seguinte fórma :

SECÇÕES	TRILHOS					
	BRUNEL	BARLOW	FERRO DE 2ª SECÇÃO	FERRO DE 3ª SECÇÃO	AÇO	TOTAES
	m	m	m	m	m	m
1.ª.....	15,60	201,50	21.078,89	3.599,09	3.142,84	28.037,32
2.ª.....	.....	.....	5.192,21	866,35	2.625,20	8.683,75
3.ª.....	.....	.....	2.851,36	4.307,43	981,04	8.149,83
4.ª.....	.....	.....	1.548,45	3.388,30	.....	4.936,75
5.ª.....	.....	.....	1.786,00	338,35	2.601,10	4.925,45
Ramal de Santa Cruz.....	.....	.....	5.191,88	1.814,98	.....	7.005,86
» » Macacos.....	.....	.....	.....	694,00	.....	694,00
» » S. Paulo..	.....	.....	1.474,99	9.562,14	89,50	11.126,54
» do Porto Novo.....	.....	.....	56,11	3.799,96	128,86	3.984,93
Totaes....	15,60	201,50	39.188,79	28.570,60	9.568,54	77.544,43

Estes algarismos vão desenvolvidamente indicados no annexo nº 7.

Quanto a desvios houve o seguinte movimento :

1ª Secção

Modificação de linhas na Estação da Côrte, para o assentamento dos signaes Saxby & Farmer. Os trabalhos executados foram os seguintes :

Substituição de uma chave singela por outra dupla e augmento de 10,25 m de linha.

Modificação de desvios na estação da Gambôa, afim de obter-se espaço para deposito de carvão, madeiras, etc. :

Linhas modificadas, augmentadas, etc.....	1.192,20 m
Aterros.....	596,000 m3
Vallas abertas para esgotos.....	88,00 m

Modificação dos desvios ao lado da rotunda em S. Diogo, supprimindo-se 3 chaves e linhas correspondentes e construindo-se um desvio parallelo ás linhas principaes e 2 convergentes a este :

Linhas assentes.....	657,00 m

Ligação das linhas ns. 1 e 2, em S. Diogo, ao desvio da estação, para facilitar a entrada directa do C S 2 que transporta a carne abatida em Santa Cruz e que até então tinha de seguir até a Estação da Côrte para voltar a S. Diogo pela linha n. 5.

Construcção do desvio para o Derby-Club, entre S. Christovão e S. Francisco Xavier, kilometro 5. Os trabalhos executados foram os seguintes :

Linhas assentes.....	626,80 m
Estacadas de trilhos, formando as plataformas..	237,60
Aterros.....	5626,00 m3
Cerca de arame.....	77,50 m
Abertura de valla para esgoto.....	74,00
Collocação de uma guarita para o serviço telegraphico.	
Idem de 2 apparelhos de signaes.	

Modificação do desvio da estação de Riachuelo, executando-se os trabalhos seguintes : substituição do desvio de trilhos Barlow por outro de trilhos Vignole de 3ª, assente pouco aquem do primitivo e como aquelle ligado á linha n. 2. A substituição de trilhos fez-se em uma extensão de 124,19 m e foi de 112,000 m3 o volume de aterro empregado.

Construcção de um desvio em Riachuelo para o serviço de transporte de mac-adam alli preparado pela machina respectiva :

Linha assente.....	223,00 m
Aterros.....	452,000 m3

2ª Secção

Para facilitar o carregamento de pedras extrahidas na pedreira do kilometro 73, construiu-se junto á mesma um desvio, tendo 70,50 de comprimento, sendo 32,00 de extensão aproveitavel para o estacionamento dos carros que alli carregam pedra para diversos trabalhos da divisão.

Receiando-se que uma grande pedra existente no kilometro 74 podesse cahir sobre a linha, modificou-se nesse ponto o traçado, que ficou ao abrigo de qualquer accidente.

Os trabalhos executados foram os seguintes :

Excavações.....	600,000 m3
Mudança da linha, de 7,50, para a esquerda, n'uma extensão de.....	385,00 m
Aterros.....	300,000 m3
Augmento de 3,00 em 2 bocirós : Alvenaria....	3,200

Modificações dos desvios na estação da Barra, com o fim de aproveitar-se espaço a dar mais facilidade ao serviço de manobras, etc.

3ª Secção

Prolongamento de 169,62 no desvio da estação da Concordia para facilitar o cruzamento de trens.

Para entroncamento da Estrada de Ferro Rio das Flôres construiu-se um desvio na estação do Commercio, com 142,00 de extensão.

Aterros.....	340,000 m3

Para poder collocar-se na estação de Ubá uma balança destinada á pesagem dos vagões carregados de café construiu-se um desvio morto onde foi assente a mesma balança. Tem o desvio 89,20 de comprimento.

Construcção do desvio para a nova estação de Avellar :

Excavações.....	920,00 m3
Linha assente.....	249,00 m

Construcção d'um desvio morto, na mesma estação, com 136,00 de extensão, destinado ao carregamento dos carros que recebem café no armazem alli existente.

4ª Secção

Construcção d'um desvio na estação de Cotegipe :

Excavações em terra.....	90,00 m3
Idem em pedra.....	22,00
Linha assente.....	303,00 m

Para melhorar o traçado, que fôra feito com caracter provisorio, mudou-se a linha no kilometro 259, sendo para isso necessario executar os seguintes trabalhos :

Construcção do aterro.....	2760,000 m3
Extracção de terra do córte.....	3665,000

Afastamento da linha, da posição primitiva, de 8,75 m n'uma extensão de 5,50 m.

Ramal de Santa Cruz

Para depositar carros no matadouro em Santa Cruz construiu-se mais um desvio morto que ficou com 295,50 m de comprimento ; mais tarde, em Dezembro, deu-se começo ao trabalho de assentamento de chaves para ligar este desvio ao que existia ao lado deste e junto á officina de preparo de sebo, sendo esse trabalho reclamado para facilitar a manobra necessaria para deixar ou tomar carros. Assentou-se um cruzamento e respectivas chaves.

Foi alterado o « grade » d'uma das linhas da estação de Santa Cruz, para evitar que carros em manobra se escapem e vão ter ao matadouro como aconteceu.

Para esse trabalho fez-se o seguinte :

Alteamento da linha — 0,30 m terminando em 0.

Extensão alteada.....	650,00 m
Terra empregada.....	50,00 m3

Ramal de Macacos

Na estação modificou-se o desvio do abrigo de machinas, augmentando-se tambem a extensão. Ficou este desvio com 125,00 m de comprimento total, sendo destes 90,70 m além do marco, isto é, a parte util.

Por conveniencia do serviço da « Fabrica Brazil Industrial » que por occasião de sua reconstrucção construiu um armazem para recepção e despacho de material da fabrica, foi abandonado o antigo desvio e construido em grande parte um novo que vai ter ao armazem. O leito foi preparado pelo pessoal da fabrica, sendo o assentamento e lastramento da linha feito por pessoal da Estrada.

Linha mudada.....	500,00 m
Lastramento de terra.....	224,00 m3

Ramal de S. Paulo

Concluiu-se a construcção de um desvio na linha que vae ter ao embarcadouro de gado na estação do Cruzeiro. Foi esse serviço feito para facilitar as manobras e melhorar o embarque do gado.

Extensão total do desvio.....	175,60 m
Lastramento de piçarra.....	120,00 m3

Ramal de Porto Novo

Construcção de um desvio, no logar denominado « Penha Longa », kilometro 213, para a fabrica do Sr. Alberto Henriques Corrêa e Silva. Para esse trabalho, feito de accordo com as condições ajustadas entre esta Estrada e o mesmo senhor, em 31 de Outubro de 1884, fez o pessoal da Via permanente, o seguinte :

Linha assente.....	205,00 m
Lastramento de barro.....	440,00 m3

Collocação de um pára-choque.

A preparação do leito foi feita pelo concessionario.

Preparação do terreno, na estação d'Anta, para a construcção d'um desvio, de modo a facilitar as manobras dos trens :

Aterros..... 1.100,000 m3

3.° Lastro

O volume de lastro empregado, na linha, foi de 123.790,604 m3, sendo 102.455,430 m3 de saibro, moinhas, etc., e de 21.335,174 m3 de pedra quebrada, a saber :

	Saibro	Pedra
	m3	m2
1ª Secção.....	344,000	15.319,590
2ª »	20,000	3.830,700
3ª »	16.738,800	903,664
4ª »	6.502,050	529,480
5ª »	37.644,200	454,800
Ramal de Santa Cruz.....	2.488,000	
» » Macacos.....	1.118,000	
» » S. Paulo	27.917,000	12,000
» » Porto Novo.....	9.683,380	284,940
	102.455,430	21.335,174

Em Janeiro, foi transferido para a pedreira, em S. Diogo, o locomovel e quebrador de pedras que se achavam no kilometro 44.

Os trabalhos executados para sua nova installação foram os seguintes :

Construcção de uma sapata para receber a machina, empregando-se 4,500 m3 de alvenaria de pedra.

Encanamento d'agua, empregando-se 119,00 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro, sendo feita a derivação do encanamento da estação de S. Diogo.

Construcção de um abrigo sobre columnas de trilhos e coberto com folhas de ferro rugado. A superficie da coberta é de 94,80 m2.

A 5 de Abril fez explosão esta machina, por descuido do machinista, sendo logo substituida por outra do fabricante Hornsby.

Em Março foi installada uma machina para o mesmo fim em Riachuelo. Os trabalhos executados foram os seguintes :

Construcção de um massiço de alvenaria para receber a machina. Nesse trabalho foram empregados $7,640^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Construcção de um abrigo com $99,47^{m2}$ de superficie sobre columnas de trilhos, sendo a coberta de telhas francezas, retiradas dos barracões da Gambôa.

Encanamento d'agua, empregando-se $263,00^{m}$ de tubos de chumbo de $0,019^{m}$ de diametro.

Para a preparação de mac-adam para a linha estabeleceu-se, em Junho na 3ª divisão e no kilometro 147, um locomovel Hornsby e um quebrador americano (novo).

Para essa installação fez-se o massiço de alvenaria em que foi collocado o quebrador e no qual foram empregados $2,490^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Para proteger as machinas e pessoal construiu-se um abrigo com uma superficie de $48,00^{m2}$ coberta com folhas de ferro rugado.

Para abastecimento da caldeira do locomovel fez-se um encanamento para conduzir a agua, empregando-se $150,00^{m}$ de trilhos Barlow e $60,00^{m}$ de tubos de chumbo de $0,019^{m}$ de diametro.

Fez-se mais um deposito d'agua com a capacidade de $2,304^{m3}$, sendo empregados $3,880^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Para quebrar pedra para o lastro da linha na 1ª divisão, fez-se no ramal da Gambôa entre os tunneis 1 e 2 installação de um locomovel Hornsby e um quebrador inglez Baxter. Na base sobre a qual estão collocados o locomovel e o quebrador empregaram-se $18,444^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Foi feito um abrigo com $17,49^{m2}$ de superficie, sobre columnas de trilhos, sendo a coberta de folha de ferro rugado.

Para abrigo do pessoal encarregado da guarda da machina preparou-se um compartimento fechado com taboas.

Construiu-se um desvio com $105,00^{m}$ de comprimento, destinado ao movimento e deposito dos vagões que carregam o mac-adam e mais $84,00^{m}$ para deposito dos carros carregados.

Em S. Diogo foi estabelecido em Outubro um outro quebrador para ser movido pelo mesmo locomovel, e para abrigal-o augmentou-se de $66,00^{m2}$ a coberta existente, fazendo-se um compartimento fechado para o pessoal encarregado da conservação e guarda da machina.

Fez-se tambem um pilar para o novo quebrador, empregando-se $11,510^{m3}$ de alvenaria de pedra.

4.° Roçado

Para evitar incendios por faiscas desprendidas das machinas e para mais facil inspecção dos boeiros, taludes, etc. foi roçado o mato á margem da Estrada n'uma área total de 2.434.446,50 m2, sendo:

Na 1ª secção	241.104,00 m2
» 2ª »	85.690,00
» 4ª »	63.788,00
» 5ª »	388.224,50
No Ramal de Santa Cruz	505.294,00
» » » Macacos	8.400,00
» » » S. Paulo	948.280,00
» » » Porto Novo	193.666,00
	2.434.446,50 m2

5.° Cercas

Foi de 84.045,48 m, como abaixo se vê, a extensão de cercas construidas durante o anno; sendo 82.784,60 m com arame farpado e postes de trilhos e 1.260,80 m com póstes e barras de trilhos:

	COM ARAME E POSTES DE TRILHOS	COM POSTES E BARRAS DE TRILHOS
1ª Secção	2.474,00	
2ª »	384,00	
3ª »	3.140,50	
4ª »	1.810,10	359,88
5ª »	57.144,00	350,00
Ramal de Santa Cruz	9.045,00	
» » S. Paulo	7.742,00	551,00
» do Porto Novo	1.045,00	
Totaes	82.784,60	1.260,88

Nos pateos de diversas estações e nas casas de residencia do pessoal da Estrada, foram tambem construidos 582,10 de cercas ; a saber:

	DE ARAME	DE TRILHOS
	m	
Casa do Chefe do deposito em S. Diogo....	50,00	
Estação do Sampaio.....	115,00	
» do Engenho Novo.....	362,00	
» de Juiz de Fóra.....	.....	55,10
	527,00	55,10

Para regularisar o espaçamento dos postes das cercas de trilhos foram intercalados outros em numero de 959, sendo 94 no Ramal de Santa Cruz e 865 no Ramal de S. Paulo, em varios trechos.

6.° Passagens de nivel

1ª Secção

Reparação dos calçamentos a parallelipipedos das passagens de nivel ns. 8, 9, 11 e 17, n'uma área total de 375,18 e substituição da cerca de madeira da de n. 11 por cerca de arame e trilhos, n'uma extensão de 14,60.

Calçamento com parallelipipedos nas passagens de nivel ns. 13, 17 e 18, n'uma área total de 439,85.

Em Dezembro começou-se a reconstrucção dos fossos na passagem de nivel n. 35, executando-se os trabalhos seguintes:

Excavações.....	12,500
Alvenaria de pedra com argamassa.....	9,177

3ª Secção

Reparação dos fossos na passagem de nivel do kilometro 135, empregando-se 10,560 de alvenaria de pedra.

Collocação d'uma cancella na passagem de nivel do kilometro 185.

4ª Secção

Collocação de taboletas em passagens de nivel, para avisar os machinistas da approximação das mesmas passagens.

5ª Secção

Collocação de cancellas nas passagens de nivel dos kilometros 397, 407, 434, 435, 443, 451, 452, e 454.

Collocação de taboletas em passagens de nivel.

Empedramento das passagens de nivel, nos kilometros 424, 426, 431, 434, 451, n'uma área total de $154,20^{m2}$, empregando-se $46,020^{m3}$ de pedra.

Reparação do estrado da passagem superior, no kilometro 378, n'uma área de $3,00^{m2}$.

Reparação dos fossos das passagens de nivel, nos kilometros 318, 321, 324, 325, 337, 338, 351 e 353, rejuntando-se as alvenarias na superficie de $12,90^{m2}$ e substituindo-se as vigas de madeira n'uma extensão de $36,00^{m}$.

Construcção de fossos na passagem de nivel do kilometro 407, tendo $4,00^{m}$ de comprimento e $2,00^{m} \times 1,00^{m}$ de vão e superstructura de trilhos Vignole:

Alvenaria de pedra empregada..... $13,440^{m3}$

Para escoamento destes fossos construiu-se um boeiro com $12,00^{m}$ de extensão e $0,30^{m} \times 0,30^{m}$ de vão.

Alvenaria de pedra empregada..... $5,400^{m3}$

Construcção de fossos na passagem de nivel do kilometro 424, tendo $4,00^{m}$ de comprimento e $2,00^{m} \times 1,80^{m}$ de vão e superstructura de trilhos Vignole:

Alvenaria de pedra empregada..... $30,000^{m3}$

Construcção de fossos na passagem de nivel do kilometro 438, tendo $4,00^{m}$ de comprimento e $1,50^{m} \times 2,00^{m}$ de vão e superstructura de trilhos Vignole:

Alvenaria de pedra empregada..... $21,300^{m3}$

Para escoamento destes fossos construiram-se 2 drains com $15,00^{m} \times 0,35^{m} \times 0,40^{m}$:

Pedra empregada..... $2,160^{m3}$

Construcção de fossos na passagem de nivel do kilometro 449, tendo $\overset{m}{4},00$ de comprimento e $\overset{m}{2},\times\overset{m}{1},50$ de vão.

Alvenaria de pedra empregada..... $\overset{m3}{12},900$

Para escoamento destes fossos construiram-se 2 drains com $\overset{m}{3},00\times\overset{m}{0},40\times\overset{m}{0},40$ cada um:

Pedra empregada..... $\overset{m3}{0},960$

Ramal de Santa Cruz

Para evitar que continuassem a entrar animaes para o leito da estrada pela passagem de nivel do kilometro 28, foi esta fechada com uma cerca de trilhos em $\overset{m}{35},00$, deixando-se apenas uma pequena passagem para pedestres. A passagem de carros se fará pelo fosso alli existente que ha dous annos foi transformado em passagem inferior.

Reparação de fossos, na passagem de nivel do kilometro 39, rejuntando-se a alvenaria n'uma área de $\overset{m2}{1},50$.

Reparação do calçamento a parallelipipedos, na passagem de nivel em Santa Cruz, n'uma área de $\overset{m2}{24},00$ e das cancellas da passagem de nivel denominada «Campeiro Mór» por onde cruzam os carros da Ferro Carril de Santa Cruz.

Collocação de cancellas na passagem de nivel do desvio de Santos Cortiço & Freitas, em Sapopemba.

Para que á noite podessem ficar fechados os portões do Matadouro por onde passavam os empregados, fez-se uma abertura para peões e collocou-se uma cancella.

Ramal de S. Paulo

Reparação dos fossos nas passagens de nivel dos kilometros 130, 160, 172 e 192, substituindo-se 4 calços e $\overset{m}{12},00$ de vigas de madeira, e empregando-se $\overset{m3}{1},200$ de alvenaria de pedra.

Reconstrucção do esgoto dos fossos na passagem de nivel do kilometro 174 com $\overset{m}{7},00$ de extensão e $\overset{m}{0},50\times\overset{m}{0},50$ de vão:

Alvenaria de pedra empregada..... $\overset{m3}{6},650$

Ramal do Porto Novo

Collocação de contra-trilhos na passagem de nivel concedida ao Dr. Leandro de Castilho, no kilometro 212, e construcção de 4 trechos de cercas de trilhos aos lados das cancellas, com a extensão total de 16m,00.

Construcção de fossos provisorios guarnecidos de madeira, que mais tarde será substituida por paredes de alvenaria : têm os mesmos 5m,40 de extensão e 2m,00×2m,00 de vão.

7.º Pontes e pontilhões

Os trabalhos executados nas pontes e pontilhões foram os seguintes :

1ª Secção

No pontilhão do kilometro 9 substituiram-se 122 rebites e 60m,26 de vigas de madeira que estavam arruinadas ; no pontilhão do kilometro 10 fez-se a substituição de 15m,50 de vigas, e na ponte 9 no kilometro 22, 14m,30. Na ponte n. 11 no kilometro 27 fez-se um escoramento com 36m,72 de vigas, para consolidar a superstructura que não parecia offerecer absoluta segurança para a passagem da machina 119 ; na ponte dos Caramujos no kilometro 54, substituiram-se 214 rebites e na de S. Pedro no kilometro 59, além de 508 rebites, foram substituidas 11m,60 de vigas.

Alcatroamento das vigas das pontes ns. 5, 6 e 9, nos kilometros 12, 13 e 22 e das pontes dos Caramujos e S. Pedro, nos kilometros 54 e 59.

2ª Secção

Substituição de 99m,96 de vigas de madeira, 50 rebites e 9 cantoeiras, na ponte de Sant'Anna, no kilometro 64.

Devendo entrar em serviço a machina 119 e receiando-se que a ponte de Sant'Anna, construida com caracter provisorio, não podesse supportar sem perigo a

passagem daquella machina, foi feita a consolidação da mesma, fazendo-se novo enrocamento junto a todas as columnas que foram tambem ligadas por tirantes; e para as columnas que formam os encontros do vão central fez-se uma sapata de alvenaria de pedra argamassada em que se empregaram $45,776^{m3}$ de pedra, que envolve a base das columnas e sobre ella estabeleceram-se dous encontros de madeira formados de vigas de pinho ligadas duas a duas e sobrepostas até receber os capiteis das columnas sobre as quaes repousam as vigas do vão central. Essas vigas são ligadas duas a duas por grandes parafusos, sendo todo o systema ligado por meio de talas de madeira que apanham toda a altura dos pegões. As columnas foram ligadas por tirantes fixados ás mesmas por meio de collares. As traversinas da ponte foram reforçadas por talas de madeira e ligadas 4 dellas á viga por meio de esquadros de ferro.

Essa consolidação indispensavel e a mais economica que podia ser feita deu excellentes resultados. Depois de concluido o trabalho e sujeita a ponte á prova, fazendo passar sobre ella um grande carretão carregado com 201 trilhos pesando $68,813^{T}$, a flecha observada foi de 6 $^{m}/_{m}$. A' passagem da machina 119 a flecha elevou-se a 8 $^{m}/_{m}$ voltando porém a viga á sua posição primitiva logo que cessava a carga.

3ª Secção

Substituição de duas sapatas de madeira no pontilhão do kilometro 112; uma dita na ponte de Santa Engracia, no kilometro 126; duas ditas no pontilhão do kilometro 127; $92,17^{m}$ de vigas de madeira e pintura da superstructura metallica na ponte do Desengano, no kilometro 131 e $55,30^{m}$ de ditas e 34 parafusos na ponte do Paraiso, no kilometro 136.

Substituição das vigas de madeira arruinadas, que serviam de apoio ás de trilhos Barlow, no pontilhão do kilometro 159, por fiadas de alvenaria de pedra com argamassa, n'um volume de $16,800^{m3}$.

Collocação de 41 gatos de ferro, para consolidar as alvenarias da ponte do Secretario, no kilometro 170.

Continuação da grande reparação da ponte da Boa Vista, n. 1, no kilometro 174, sendo executado o seguinte:

Collocação de 70 T de ferro;

Idem de 67 cantoeiras idem;

Idem de 6 barras de idem;

Cravação de 2.207 rebites idem ;

Reparação de 24 barras dos contraventos ;

Substituição de 10,00 m de vigas de madeira.

4ª Secção

Substituição de vigas de madeira :

57,79 m na ponte da Serraria, no kilometro 211 ;

36,85 » » do kilometro 227 ;

12,25 » » n. 2, no kilometro 230 ;

16,80 no pontilhão do kilometro 239 :

34,44 na ponte do Bom-Successo, no kilometro 240 ;

6,00 » » Mathias, no kilometro 253 ;

32,00 » » da Cachoeira, no kilometro 264 ;

38,67 no viaducto do Retiro ;

28,00 na ponte do Cemiterio, no kilometro 273 ;

9,00 » » de José Carlos, no kilometro 274 ;

13,00 » » do Poço Rico, no kilometro 274.

Cravação de rebites: 64 no pontilhão do kilometro 203; 60 no pontilhão do kilometro 204 ; 50 no pontilhão do kilometro 210 ; 100 no pontilhão do kilometro 214 ; 70 no pontilhão do kilometro 220 : 140 na ponte do kilometro 227 ; 2.750 na ponte n. 1 e 1.420 na de n. 2, do kilometro 230.

Collocação de 8 cantoeiras de ferro, no pontilhão do kilometro 203 e 6 barras de ferro, no pontilhão do kilometro 210.

Alcatroamento das vigas da ponte n. 2, no kilometro 230 e do pontilhão do kilometro 239.

Reparação da ponte n. 3 do Poço Manso, no kilometro 237, rejuntando-se as alvenarias, n'uma área de 48,16 m2.

Acha-se em grande reparação a ponte de Cayoaba, no kilometro 246, sendo executado até o fim do anno o seguinte:

Construcção d'um contraforte junto ao encontro do lado do Sul.

Para as fundações foram excavados 15,310 m3 de terra e 1,350 m3 de pedra.

Nesse trabalho foram empregados 66,476 m3 de alvenaria de pedra com argamassa.

Fez-se tambem o enrocamento do pegão, empregando-se 12,150 m3 de alvenaria de pedra com argamassa.

Para amparar as terras construiu-se uma ala com 3,35 m de extensão, 1,55 m de altura e 0,85 m de espessura, sendo empregados 11,550 m3 de alvenaria de pedra com argamassa.

Substituição de 13,00 m de vigas de madeira.

5ª Secção

Collocação de vigas formadas de trilhos Vignole, em substituição ás de madeira, no pontilhão do kilometro 396.

Substituição de vigas de madeira:

15,00 m na ponte do kilometro 291 ;
16,00 no pontilhão do kilometro 299 ;
36,00 » » do kilometro 305 ;
16,00 » » do kilometro 306 ;
16,60 » » do kilometro 310 ;
10,00 » viaducto da Posse, kilometro 319 ;
11,00 » pontilhão do kilometro 354 ;
26.87 » » do kilometro 361.

Alcatroamento das vigas das pontes da Olaria, Cachoeira, Paredão e Parahybuna, nos kilometros 301, 306, 309 e 405 e dos pontilhões nos kilometros 299, 307, 309, 310, 311, 315, 352, 357 e 370.

Reconstrucção do encontro superior das alas da ponte da Olaria, no kilometro 301.

Alvenaria de pedra empregada..... 60,964 m3

Rejuntamento das alvenarias, n'uma área de 6,20 m2, substituição de uma cantoeira de ferro e 8 rebites, no pontilhão do kilometro 354.

Reconstrucção de muros de testa do pontilhão, no kilometro 436, com 7,50 m de extensão, 2,60 m de altura e 1,60 m de espessura cada um :

Alvenaria de pedra empregada..... 62,400 m3

Ramal de Santa Cruz

Alcatroamento das vigas dos pontilhões nos kilometros 22, 24, 25, 27 e 29.

Substituição da superstructura de madeira, por outra formada de trilhos Barlow, e levantamento dos encontros para compensar a differença entre a altura das novas vigas e a das antigas.

Foi esse trabalho executado no pontilhão do kilometro 25 :

Alvenaria de pedra empregada..... $0,550^{m3}$

Construcção de um pontilhão com $2,00^{m} \times 2,00^{m}$ de vão, no kilometro 48, em substituição de um boeiro que tinha $0,60^{m} \times 0,88^{m}$ de vão :

Alvenaria de pedra empregada..... $37,057^{m3}$

Rejuntamento das alvenarias do pontilhão no kilometro 52, n'uma área de $16,00^{m2}$.

Substituição de uma pedra de cantaria, com $0,075^{m3}$, na ponte do kilometro 53.

Alargamento de um pontilhão, no kilometro 54, que tendo $2,00^{m} \times 1,94^{m}$ de vão ficou com a de $4,80^{m} \times 1,65^{m}$ e denominado ponte « Paysandú ».

Alvenaria de pedra empregada..... $36,454^{m3}$

Collocação da superstructura metallica.

Ramal de Macacos

Substituição de $50,00^{m}$ de vigas de madeira no pontilhão do desvio da Fabrica « Brazil Industrial ».

Ramal de S. Paulo

Substituição de vigas de madeira :

$35,20^{m}$ no pontilhão do kilometro 188 ;

47,30 na ponte de Rezende, kilometro 189 ;

25,80 » » do Rio Bonito, kilometro 193 ;

16,20 » » dos Tres Morros, kilometro 195 ;

15,40 » » » Portinhos, kilometro 199 ;

8,00 » » do Jacú, no kilometro 247.

Substituição de 368 rebites na ponte dos Barreiros, no kilometros 181, e 220 ditos na ponte de Rezende, no kilometro 189.

Reconstrucção do encontro inferior da ponte, no kilometro 110:

Alvenaria de pedra empregada..... $47,608^{m3}$

Superficie rejuntada..... $49,70^{m2}$

Rejuntamento das alvenarias do pontilhão n. 2, no kilometro 217, n'uma superficie de $12,00^{m2}$.

Tendo sido destruida pela enchente a calçada do pontilhão do kilometro 155, foi reconstruida e augmentada:

Pedra empregada..... $25,068^{m3}$

A'rea augmentada..... $27,04^{m2}$

Para evitar desmoronamentos do córte do lado direito do encontro inferior deste pontilhão construiu-se um muro com $4,55^{m}$ de extensão, $2,00^{m}$ de altura e $1,00^{m}$ de espessura:

Pedra empregada..... $9,100^{m3}$

Para dividir as aguas do corrego que passa pelos pontilhões, no mesmo kilometro, construiu-se um muro e uma calçada, tendo o muro $10,00^{m} \times 1,00^{m} \times 1,00^{m}$ e a calçada $10,00^{m} \times 2,80^{m}$:

Pedra empregada..... $29,600^{m3}$

Rejuntamento das alvenarias da ponte de Botafogo, no kilometro 124, n'uma superficie de $9,00^{m2}$.

Ramal do Porto Novo

Substituição de vigas e calços de madeira: $85,30^{m}$ de vigas e 28 calços, na ponte de Humaytá, kilometro 205; $20,40^{m}$ de vigas e 11 calços, na ponte Santo Antonio, no kilometro 221; $12,00^{m}$ de vigas na ponte d'Anta, no kilometro 223 e $20,00^{m}$ de vigas na ponte da Conceição, no kilometro 251.

Reparação das sapatas dos pilares da ponte de Humaytá, no kilometro 205:

Alvenaria de pedra empregada..... $1,970^{m3}$

A'rea cimentada..... $65,00^{m2}$

Collocação de travessinas de trilhos Barlow e recravação de 114 rebites, na ponte Santo Antonio, no kilometro 221, e substituição de $21,11^{m2}$ de passadiço na mesma ponte.

8.° Boeiros

1ª secção

Reparação de um boeiro, no kilometro 5, empregando-se $0,660^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Reconstrucção de um boeiro, no kilometro 55, empregando-se $5,940^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Construcção de uma parede e uma calçada, na saluda de um boeiro, no kilometro 11, tendo a parede $4,40^{m}$ de extensão, $1,00^{m}$ de altura e $0,35^{m}$ de espessura e a calçada $2,00^{m} \times 1,00^{m}$:

Alvenaria de pedra empregada..... $0,700^{m3}$

2ª secção

Reconstrucção de 2 boeiros, nos kilometros 80 e 108, empregando-se $50,02^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Rejuntamento das alvenarias de diversos boeiros, n'uma superficie total de $111,80^{m2}$.

Prolongou-se de $9,50^{m}$ um boeiro, no kilometro 77, empregando-se $15,200^{m3}$ de alvenaria de pedra.

3ª secção

Reconstrucção de 8 boeiros, nos kilometros 140, 147, 148, 150, 151, 173 e 180, empregando-se $46,548^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Sendo insufficientes as secções de vasão de 5 boeiros, nos kilometros 146 e 147, foram as calçadas rebaixadas de $0,30^{m}$ a $0,40^{m}$, empregando-se $4,560^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Alteamento de $0,40^{m}$ a $0,60^{m}$, nas paredes de 8 boeiros, nos kilometros 132, 172, 183, 191, 192, 197 e 198, empregando-se $20,200^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Reparação de 2 boeiros, nos kilometros 173 e 176, empregando-se $18,400^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Prolongamento de 3,00 m n'um boeiro, no kilometro 147, e de 4,30 m n'outro, no kilometro 171, empregando-se 13,000 m3 de pedra.

Construcção de um enrocamento do lado do rio, n'um boeiro do kilometro 147, para evitar que as aguas acarretassem as terras :

Pedra empregada..... 7,650 m3

Foram construidos 18 boeiros novos, a saber :

KILOMETROS	QUANTIDADE	COMPRIMENTO	SECÇÃO DE VASÃO
		m	m m
133.....	2	4,00	0,70 × 0,80
134.....	2	4,00	0,70 × 0,80
146.....	1	4,00	0,75 × 0,60
147.....	1	4,00	0,80 × 0,60
148.....	1	4,00	0,75 × 0,60
149.....	3	4,00	0,60 × 0,85
154.....	1	4,00	1,00 × 1,00
164.....	1	4,00	1,00 × 0,80
173.....	1	4,00	0,80 × 0,50
176.....	2	4,00	0,60 × 0,70
178.....	1	4,00	1,20 × 0,60
184.....	2	4,00	0,80 × 0,60

Pedra empregada em alvenaria e calçada..... 97,726 m3

4ª secção

Reparação de diversos boeiros, empregando-se 35,361 m3 de alvenaria de pedra e rejuntamento das alvenarias de outros, na superficie de 343,35 m2.

Construcção de um boeiro, no kilometro 276, com 41,00 m de extensão e 0,70 m × 0,60 m de secção de vasão para escoamento das aguas do pateo da estação de Juiz de Fóra :

Excavações..... 151,210 m3

Alvenaria de pedra empregada..... 48,528

Capeamento de lajões..... 15,768

Em continuação a este boeiro, estabeleceu-se um encanamento de manilhas de 0,30 m de diametro, com 16,25 m de extensão.

5ª secção

Reparação de diversos boeiros, empregando-se 22,664 m3 de alvenaria de pedra e rejuntamento das alvenarias de outros, na superficie de 130,06 m2.

Prolongamento das paredes de 5 boeiros, a saber:

KILOMETROS	AUGMENTO
	m
428	6,50
434	3,50
437	2,20
455	3,00
456	3,50
Alvenaria de pedra empregada	m3 30,651

Prolongamento de 4,00 m × 3,00 m, na calçada de um boeiro, no kilometro 460, empregando-se 6,000 m3 de pedra.

Alteamento de 0,10 m × 0,20 m nas paredes de 20 boeiros, nos kilometros 300 a 317 e 423, empregando-se 7,940 m3 de alvenaria de pedra.

Foram construidos 12 boeiros novos, a saber:

KILOMETROS	QUANTIDADE	COMPRIMENTO	SECÇÃO DE VASÃO
		m	m × m
293	1	3,80	0,50×0,50
323	1	3,60	0,40×0,50
421	1	16,00	0,70×0,90
423	1	3,40	0,50×0,60
427	1	3,40	0,60×0,50
428	1	3,40	0,50×0,60
430	2	6,80	0,50×0,60
450	1	4,50	0,50×0,60
454	1	7,00	0,70×0,75
455	1	7,00	0,70×0,75
462	1	3,70	0,60×0,50
Pedra empregada em alvenaria e calçada			m3 162,813

Ramal de Santa Cruz

Conclusão da construcção de um boeiro, no kilometro 36, com $\overset{m}{8}$,00 de extensão e $\overset{m}{2}$,00×$\overset{m}{1}$,00 de secção de vasão.

Alvenaria de pedra empregada..... $\overset{m3}{19}$.200

Por ser insufficiente a secção de vasão de 2 boeiros nos kilometros 47 e 55, fez-se a reconstrucção dos mesmos que, tendo $\overset{m}{1}$,00×$\overset{m}{0}$,70, ficaram o 1° com $\overset{m}{2}$,00×$\overset{m}{1}$,65 e o 2° com $\overset{m}{3}$,00×$\overset{m}{1}$,95.

Ramal de S. Paulo

Reparação de diversos boeiros, empregando-se $\overset{m3}{5}$,180 de alvenaria de pedra e rejuntamento das alvenarias n'uma superficie de $\overset{m2}{56}$,70.

Prolongou-se de $\overset{m}{3}$,20 um boeiro, no kilometro 235, empregando-se $\overset{m3}{7}$,600 de alvenaria de pedra.

Foram construidos 10 boeiros novos, a saber:

KILOMETROS	QUANTIDADE	COMPRIMENTO	SECÇÃO DE VASÃO
125.....	1	$\overset{m}{4}$,00	$\overset{m}{0}$,80×$\overset{m}{0}$,60
193.....	1	11,60	1,00×1,00
233.....	1	14,20	1,70×1,00
241.....	1	7,10	1,00×1,00
242.....	1	6,80	1,20×1,00
243.....	1	11,70	1,00×1,00
245.....	1	7,40	1,00×1,00
246.....	1	13,60	1,20×1,00
253.....	1	9,00	1,00×1,00
258.....	1	10,00	1,70×1,00

Pedra empregada em alvenaria e calçada..... $\overset{m3}{177}$,170

Ramal do Porto Novo

Alargamento de 2 boeiros, nos kilometros 207 e 208, cujas secções de vasão passaram de $1,00^{m} \times 0,82^{m}$ e $1,25^{m} \times 0,82^{m}$ para $2,00^{m} \times 2,40^{m}$ e $2,80^{m} \times 2,00^{m}$:

Excavações	$332,400^{m3}$
Alvenaria de pedra empregada	86,840

Um destes boeiros recebeu superstructura metallica, formada de trilhos Vignole.

Construcção de um boeiro, no kilometro 250, com $15,50^{m}$ de extensão e $1,50^{m} \times 0,70^{m}$ de secção de vasão, empregando-se $80,791^{m3}$ de alvenaria de pedra.

No extremo superior deste boeiro, abriu-se uma valla com $38,00^{m}$ de extensão, sendo $20,00^{m}$ em terra e $18,00^{m}$ em pedra e fez-se um enrocamento parallelo a esta valla, empregando-se $8,100^{m3}$ de pedra, e, a partir do extremo inferior, construiu-se uma valla com $5,00^{m}$ de extensão e duas alas de $5,00^{m}$ cada uma, no que foram empregados $18,500^{m3}$ de alvenaria de pedra.

9.° Tunneis

2ª secção

N. 2. — Proseguiram os trabalhos de revestimento deste tunnel:

Excavações em rocha	$75,075^{m3}$
Revestimento dos pés direitos	$23,45^{m2}$
Idem da abobada	52,06
Alvenaria de enchimento	$10,000^{m3}$

N. 3. — Continuou-se a reconstrucção deste tunnel:

Excavações em rocha	$900,000^{m3}$
Idem em terra	2.346,000
Revestimento dos pés direitos	$174,14^{m2}$

Idem da abobada	169,89
Alvenaria de enchimento	m3 57,244

Neste tunnel os repetidos desmoronamentos têm demorado a marcha do serviço.

N. 7. — Em Julho teve começo, ficando concluido em Setembro, o revestimento a tijolos, trabalho feito em dous pontos deste tunnel :

Excavações em rocha	m3 4,500
Revestimento dos pés direitos	m2 24,94
Idem da abobada	27,92
Alvenaria de enchimento	m3 5,300

N. 11. — Em Outubro foram encetados os trabalhos de revestimento a tijolos deste tunnel :

Excavações em rocha	m3 19,320
Revestimento dos pés direitos	m2 40,80
Idem da abobada	16,50
Alvenaria de enchimento	m3 3,380

N. 12. — Proseguiram neste tunnel os trabalhos de reconstrucção do revestimento com pedra, tendo começo em Agosto o revestimento a tijolos :

Excavações em rocha	m3 18,000
Revestimento a pedra, dos pés direitos	m2 213,69
Idem a tijolos, dos pés direitos	51,04
Idem, idem da abobada	38,22
Idem, a pedra »	94,24
Alvenaria de enchimento	m3 27,483

N. 13. — Conclusão da reconstrucção do revestimento de uma parte deste tunnel :

Revestimento dos pés direitos	m2 78,59
Idem da abobada	89,61
Alvenaria de enchimento	m3 49,714

Neste tunnel havia uma curva mui forte apezar de ser o tunnel em recta, sendo essa anomalia devida a defeito de construcção, pois não eram as faces paral-

lelas, e, para dar passagem aos carros americanos, foi necessario destruir o alinhamento porque os carros tocariam no pé direito. Como o choque produzido á passagem dos trens impares, principalmente o S 1, era mui forte e, além de prejudicial ao material, poderia acarretar um accidente, corrigiu-se esse defeito alargando o tunnel e levando depois a linha á sua locação primitiva.

N. 14.— Em Dezembro foram encetados os trabalhos de revestimento deste tunnel :

Excavações em rocha.....	$7,500^{m3}$

Para abrigo do pessoal encarregado dos trabalhos neste tunnel construiu-se um rancho coberto com folhas de ferro rugado.

N. 15.— Proseguiram os trabalhos de revestimento a pedra deste tunnel tendo começado em Julho o revestimento a tijolos :

Excavações em rocha.....	$111,275^{m3}$
Revestimento dos pés direitos a pedra.....	$131,66^{m2}$
Idem, idem, a tijolos.....	200,80
Idem da abobada, a pedra.....	151,86
Idem, idem, a tijolos.....	89,66
Alvenaria de enchimento.....	$50,814^{m3}$

5ª secção

Kilometro 315 — Pedro Alves.

Em Agosto foram encetados os trabalhos de revestimento em uma parte deste tunnel onde havia um banco que reclamava esta medida.

Revestimento dos pés direitos.....	$13,25^{m2}$
Idem da abobada.....	15,68
Idem do extradorso, com cimento.....	51,82
Alvenaria de enchimento.....	$13,375^{m3}$

Para abrigar a turma encarregada desses trabalhos construiu-se um rancho provisorio com dormentes usados e coberto com folhas de zinco rugado.

10.º Obras de terra e outras para consolidação do leito da Estrada

Vallas desobstruidas :

	m
Na 1ª secção	126.653,60
» 2ª »	22.030,00
» 3ª »	54.809,50
» 4ª »	48.252,00
» 5ª »	124.250,00
No ramal de Santa Cruz	56.779,00
» » » Macacos	1.700,00
» » » S. Paulo	144.001,00
» » » Porto Novo	31.805,00
	617.280,10

Vallas alargadas e profundadas :

	m
Na 1ª secção	4.050,50
» 2ª »	365,00
» 4ª »	20,00
No ramal de Santa Cruz	667,00
» » » S. Paulo	2.244,00
» » » Porto Novo	1.520,00
	8.866,50

Vallas novas abertas em terra :

	m
Na 1ª secção	200,00
» 3ª »	566,00
» 5ª »	59.429,00
No ramal de Santa Cruz	335,00
» » » S. Paulo	6.123,85
» » » Porto Novo	1.362,50
	68.016,35

Plantação de grama em taludes de córtes :

	m2
Na 5ª secção	4.654,00

Regularisação das banquetas da linha :

	m
Na 1ª secção	32.074,90
» 2ª »	22.509,00
» 3ª »	20.204,00
» 4ª »	27.100,00
» 5ª »	177.532,00
No ramal de Santa Cruz	10.695,00
» » » Macacos	4.800,00
» » » S. Paulo	92.640,00
» » » Porto Novo	19.233,00

Remoção de terras e pedras desmoronadas sobre o leito da Estrada e de outras que ameaçavam desabar dos córtes :

	TERRA m3	PEDRA m3
Na 2ª secção	583,000	50,000
» 3ª »	8.800,000	
» 4ª »		9,600
» 5ª »	633,000	
No ramal de S. Paulo	4.221,000	65,500
» » » Porto Novo	42,200	7,000
	14.279,200	132,100

Rampamentos de córtes :

	TERRA m3	PEDRA m3
Na 1ª secção	195,000	
» 2ª »	35.801,500	4,665
» 3ª »	3.030,000	
» 4ª »	2.845,800	54,000
» 5ª »	24.861,000	
No ramal de Santa Cruz	730,000	85,000
» » » S. Paulo	63.855,400	1.411,000
» » » Porto Novo	741,000	51,400
	132.059,700	1.606,065

Reparação e reforçamento de aterros :

	m3
Na 1ª secção	9.024,000
» 2ª »	318,000
» 3ª »	8.900,000
» 4ª »	3.183,000
» 5ª »	35.369,000
No ramal de Santa Cruz	475,000
» » » S. Paulo	3.169,000
» » » Porto Novo	560,000
	60.998,000

Empedramentos em córtes e aterros :

	Superfice	Pedra empregada
	m2	m3
Na 2ª secção	35,60	52,900
» 3ª »	12,00	9,600
» 4ª »	704,00	505,550
» 5ª »	87,00	56,500
No ramal de S. Paulo	178,60	80,950
	m2 1.017,20	m3 705,500

Enrocamentos na base de aterros banhados por aguas de rios, etc para evitar sua corrosão, ou feitos para evitar escorregamento dos aterros ameaçados por outras causas, como infiltrações, etc.:

	m3
Na 4ª secção	4,000
» 5ª »	85,000
No ramal de S. Paulo	509,000
» » » Porto Novo	15,500
	613,500

Além destes serviços geraes foram executados mais os seguintes :

Na 1ª secção

Alargamento do leito da linha, no ramal do Campinho, empregando-se 52,000 m3 de terra.

Em Abril teve começo o assentamento dos dormentes systema Hill, nas linhas ns. 1 e 2 entre as cancellas ns. 8 e 11, tendo sido collocados até Dezembro 2.381 dormentes e accessorios.

Estes dormentes foram propostos pelo Engenheiro R. A. Hekl, na qualidade de representante da fabrica de ferros laminados de Bumbeck, na Prussia Rhenana.

Em Outubro encetou-se a construcção de duas casas uma em S. Diogo e outra na Côrte destinadas á installação dos signaes — Saxby & Farmer. Nessas construcções foram executados os seguintes trabalhos:

Excavações.....	$69{,}300^{m3}$
Alvenaria de pedra com argamassa.....	54,260
Idem de tijolos.....	35,091
A'rea cimentada.....	$30{,}00^{m2}$
» forrada na beirada.....	20,75
» coberta com telhas chatas nacionaes....	28,00

Conclusão do muro, no kilometro 6, proximo a S. Francisco Xavier para apoio do lastro da linha, empregando-se $40{,}500^{m3}$ de pedra.

Na 2ª secção

Reparação de diversas vallas e rejuntamento em uma superficie de 254.90^{m2}.

No kilometro 73 fez-se o capeamento de uma valla com trilhos Vignole em uma superficie de $67{,}20^{m2}$.

N'uma das extremidades de uma valla, no kilometro 90, construiu-se uma estacada de trilhos com $5{,}00^{m}$ de comprimento para impedir o escorregamento das terras do córte para a mesma valla.

No kilometro 74 continuou-se a construcção de um muro para manter um aterro que manifestava movimento, devido ás infiltrações entre sua base e a rocha.

Durante o anno foi executado esse trabalho em uma extensão de $17{,}50^{m}$ sendo a altura e espessura variaveis, a 1ª entre $8{,}00^{m}$ e $15{,}00^{m}$ e a 2ª entre $3{,}30^{m}$ a $4{,}10^{m}$.

Excavações em terra.....	$800{,}000^{m3}$
Idem em pedra.....	$85{,}000^{m2}$
Alvenaria de pedra empregada.....	$850{,}535^{m3}$

Concluiu-se a construcção do gigante que foi começado em Dezembro de 1884, no kilometro 77 (desvio do tunnel n. 3):

Alvenaria de pedra empregada..... $91,057^{m3}$

Construcção de uma valla, no kilometro 76, com $53,50^{m}$ de extensão e $0,30^{m} \times 0,50^{m}$ de secção de vasão, para encaminhar as aguas pluviaes, evitando por este modo as infiltrações no aterro.

Alvenaria de pedra empregada..... $45,500^{m3}$

Na 3ª secção

Construcção de uma valla no kilometro 187 com $9,00^{m}$ de extensão e $0,40^{m} \times 0,60^{m}$ de secção de vasão:

Alvenaria empregada..... $5,000^{m3}$

Na 4ª secção

Reparação de diversos muros de apoio, empregando-se $54,050^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Para proteger as paredes da valla que conduz agua para a fazenda daBo União, no kilometro 202, construiram-se dous muros, empregando-se $19,440^{m2}$ de pedra.

Construcção de um muro para segurança da linha, no kilometro 245, com $14,00^{m}$ de extensão, $1,00^{m}$ de altura e $0,60^{m}$ de espessura; empregando-se $8,400^{m3}$ de pedra.

Alargamento da valla que dá esgoto ás aguas da fabrica de tecidos em Mariano Procopio, no kilometro 278, com o fim de evitar a represa das aguas na valleta do córte da linha que despeja naquella:

Extensão alargada..... $50,00^{m}$

Prolongamento de $6,00^{m}$ na valla existente na parte superior do aterro, no kilometro 259, empregando-se $3,620^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Augmento de $15,00^{m}$ de manilhas de barro de $0,30^{m}$ de diametro no esgoto feito pelo mesmo systema e existente no kilometro 259.

Continuação e conclusão da construcção da galeria, no kilometro 263, tendo-se executado durante o anno os seguintes trabalhos:

Excavações em terra.....	4.307,470 m3
Alvenaria de pedra secca.....	94,708
Idem com argamassa.....	150,574
Capeamento de lajões.....	15,720
Abobadas de tijolos.....	169,020
Concretos.....	121,150
Enrocamentos.....	216,080
Abertura de um poço sobre a galeria e enchimento do mesmo com pedra secca.....	39,160 m3

Construcção de um muro de pedra secca com 3,50 m, de extensão, 1,80 m de altura e 0,60 m de espessura, junto á bocca inferior da galeria, para prevenir o escorregamento das terras para dentro da mesma, no que foram empregados 3,780 m2 de pedras.

Para fixar a data da conclusão daquella galeria foi aberta na cantaria da face a jusante a data 1885.

Na 5ª secção

Na bocca d'um boeiro em arco, no kilometro 434, construiram-se 2 muros para sustentação das terras dos taludes do aterro, tendo um 8,60 m de extensão, 1,75 m de altura e 1,00 m de espessura e outro 7,50 m de extensão, 1,45 m de altura e 1,00 m de espessura:

Alvenaria de pedra empregada.....	25,825 m3

Sobre este muro, construiu-se uma valla com 7,50 m de extensão e 0,50 m × 0,30 m de secção de vasão, empregando-se 1,161 m3 de alvenaria de pedra.

Construcção de uma estacada de dormentes, com 16,00 m de extensão, no kilometro 410, para evitar a queda de terra sobre o fundo de um boeiro que ahi existe.

Construcção de um muro, na bocca inferior de um boeiro, no kilometro 410, tendo uma parte 10,00 m de extensão, 2,00 m de altura e 1,00 m de espessura e outra parte 16,00 m de extensão, 2,75 m de altura e 1,00 m de espessura:

Pedra empregada.....	64,000 m3

Construcção de uma calçada e de um muro na bocca inferior do mesmo boeiro, tendo aquella $4^{m},00 \times 2^{m},60$ e este $3^{m},50$ de extensão, $2^{m},50$ de altura e $1^{m},00$ de espessura:

Pedra empregada..... $12^{m3},910$

Construcção de uma calçada e dous muros na bocca superior de um boeiro, no kilometro 421, para sustentação das terras do aterro, tendo aquella $4^{m},50 \times 2^{m},50$ e estes $6^{m},00$ de extensão, $1^{m},20$ de altura e $0^{m},60$ de espessura cada um:

Alvenaria de pedra empregada..... $23^{m3},445$

Na bocca inferior do mesmo boeiro construiu-se uma calçada com $3^{m},50 \times 2^{m},20$:

Pedra empregada..... $3^{m3},080$

Tendo sido destruida pelas aguas a estiva que existia sobre o canal de escoamento da lagôa fronteira á estação de Buarque de Macedo, e que, embora fóra dos limites desta Estrada, era prejudicial á mesma, pois difficultava o accesso de passageiros e mercadorias á estação, procedeu-se á reconstrucção da mesma. A nova estiva mede $2^{m},60$ de largura e $25^{m},00$ de extensão, sendo $17^{m},00$ em plano horisontal e $8^{m},00$ em pequeno declive. O estrado compõe-se de 150 dormentes retirados da linha, apoiados sobre longarinas, que, a seu turno, repousam sobre estacas de páos roliços munidos de mãos de força, para evitar a deflexão das longarinas. A' entrada da estiva, do lado da estação, fez-se um aterro com $14^{m},00 \times 8^{m},00 \times 1^{m},30$ e do lado opposto, outro com $11^{m},00 \times 5^{m},10 \times 0^{m},90$, empregando-se $196^{m3},090$ de terra. As estacas foram consolidadas, empregando-se em torno das mesmas $5^{m3},776$ de pedras miudas.

Prolongamento do paredão na base do 1° aterro, no kilometro 434, empregando-se $7^{m3},800$ de pedras.

Conclusão da construcção do muro de apoio, no aterro da Serra da Mantiqueira, no kilometro 343, empregando-se $184^{m3},800$ de pedras.

Deu-se começo á construcção de um muro, na base do mesmo aterro e á esquerda; tem elle $11^{m},00$ de extensão, $4^{m},25$ de altura e $3^{m},50$ de espessura.

Pedra empregada..... $163^{m3},625$

Construcção de um muro no córte do kilometro 425, tendo $85^{m},00$ de extensão, $1^{m},00$ de altura e $0^{m},90$ de espessura, empregando-se $105^{m3},000$ de alvenaria de pedra.

No córte do kilometro 449, construiu-se um muro que parallelo á linha tem 10,50 de extensão, 1,50 de altura e 0,80 de espessura; nesse trabalho foram empregados 12,600 de pedras.

Reconstrucção de uma parte do muro do córte do kilometro 424, garganta dos Macacos, que se achava fóra do alinhamento primitivo, devido ao movimento das terras do mesmo córte; foi esse trabalho feito em uma extensão de 16,00 e em 1,50 de altura e 2,00 de espessura, empregando-se 48,000 de pedras.

Construcção de uma valla com 15,00 de extensão e 0,40×0,30 de secção de vasão, no kilometro 332, com o fim de encaminhar as aguas de duas pequenas nascentes existentes na valleta longitudinal á linha, e que, passando por ella, damnificavam o aterro em meia encosta, proxima á entrada superior da garganta de José Affonso. Para que as aguas dessas nascentes atravessem a linha, construiu-se no extremo dessa valla um boeiro de manilhas de barro de 0,30 de diametro, n'uma extensão de 4,80.

No intuito de deseccar parte do córte da garganta de José Affonso, no kilometro 332, construiu-se uma valla com 40,00 de extensão e 0,80×0,70 de secção de vasão, empregando-se 41,700 de alvenaria de pedra.

Construcção de uma estacada de trilhos e dormentes, no kilometro 290, com 32,00 de extensão, para impedir que as aguas do Paralhybuna ataquem a linha.

Fez-se identico serviço e para o mesmo fim no kilometro 291.

Para prolongar o drain no kilometro 425, que é de manilhas de 0,15, empregaram-se mais 15,00 das mesmas manilhas.

No kilometro 459 construiu-se um esgoto de manilhas de barro de 0,30 de diametro, n'uma extensão de 22,00.

No kilometro 293 construiu-se outro esgoto nas mesmas condições e com 15,00 de extensão.

Em um córte no kilometro 433 foi necessario um grande serviço de drainagem, pois que a agua que sahia dos taludes durante a chuva era em tal quantidade que, além de atacar a linha, occasionava o desmoronamento dos taludes. O talude á direita foi drainado em 1884, e o resultado colhido foi tão satisfactorio que resolveu-se fazer igual serviço no talude á esquerda; consta este serviço do seguinte: Construcção de um esgoto empregando-se 224,00 de manilhas, sendo 147,00 de manilhas de 0,20 e os 77,00 restantes de 0,15. Além disto collocou-se sobre as manilhas 562,000 de pedra britada.

Foram construidos os seguintes drains, na linha em córtes onde existiam infiltrações.

KILOMETROS	COMPRIMENTO	LARGURA	ESPESSURA
	m	m	m
293.....	40,00	3,00	1,00
386.....	26,00	2,00	1,50
421.....	22,50	0,30	0,30
424.....	19,00	0,30	0,30
424.....	30,00	0,30	0,30
424.....	12,00	1,00	1,00
449.....	7,50	0,40	0,40
Pedra empregada.....			m3 338,910

Ramal de Santa Cruz

Fizeram-se em córtes deste ramal os drains abaixo indicados :

	COMPRIMENTO	LARGURA	ESPESSURA
	m	m	m
Kilometro 51.....	46,13	3,10	0,30
» ».....	19,24	3,30	0,30
» 54.....	3,28	3,26	0,30
» ».....	3,26	2,80	0,30
Pedra empregada.....			m3 67,128

Ramal de S. Paulo

Alargamento da estrada de rodagem, no kilometro 112, empregando-se m3 420,000 de terra.

Conclusão da construcção do muro no aterro do kilometro 168, ficando com m 18,60 de extensão, m 3,00 de altura e m 1,00 de espessura :

Pedra empregada..... m3 13,800

Consolidação do aterro que se acha em meia encosta, no kilometro 193, executando-se os seguintes trabalhos:

Alargamento do córte, extrahindo-se 5.593,200 m3 de terra.

Abertura de vallas em terra n'uma extensão de 310,00 m.

Empedramento destas vallas, empregando-se 70,000 m3.

Construcção de 2 drains, tendo um 12,00 m × 4,00 m × 2,00 m e o outro 11,00 m × 3,00 m × 2,00 m, empregando-se 162,000 m3 de pedra.

Construcção de uma parede com 22,00 m × 1,50 m × 0,80 m para apoio deste drain, empregando-se 26,400 m3 de pedra.

Construcção de duas vallas nos kilometros 232 e 233, tendo aquella 82,00 m de extensão e 1,20 m × 0,50 m de secção de vasão e esta 45,00 m de extensão e 0,40 m × 0,30 m de secção de vasão:

Alvenaria de pedra empregada..... 115,190 m3

Ramal do Porto Novo

Foram construidos os seguintes drains nos pontos em que se notavam infiltrações na linha:

KILOMETROS	COMPRIMENTO	LARGURA	ESPESSURA
	m	m	m
219.....	31,00	3,20	0,40
223.....	39,00	1,60	0,40
227.....	110,50	3,20	0,40
228.....	95,00	3,20	0,40
228.....	13,00	2,60	0,25
230.....	6,00	1,60	0,40
236.....	10,00	3,30.	0,25
236.....	34,00	3,20	0,25
237.....	90,00	3,20	0,25
240.....	26,00	3,20	0,40
246.....	53,00	3,20	0,25
247.....	45,00	3,20	0,25
247.....	30,00	3,30	0,25

248.....	42,60	1,60	0,20
251.....	55,10	1,50	0,30
254.....	25,00	3,20	0,30
254.....	249,10	2,80	0,20
255.....	112,80	1,40	0,30
255.....	27,20	2,85	0,30
259.....	193,20	1,40	0,30
259.....	108,90	3,20	0,30
Pedra empregada.....			1.000,765 m3

Para esgotar uma lagôa no kilometro 250 situada ao lado da linha e onde, durante a época das chuvas, a agua ahi depositada causava sensivel damno á linha, collocou-se um syphão com 34,00 m de comprido formado de tubos de chumbo de 0,05 m de diametro; esgotando-se um volume d'agua avaliado em 4.907,413 m3.

Continuação da construcção do paredão de arrimo no aterro do kilometro 237, tendo-se executado durante o anno os seguintes trabalhos:

Construcção de 37,80 m de muralha.

Idem de um gigante de pedra com 4,50 m de altura e 2,75 m de base:

Pedra empregada, inclusive nas fundações..... 538,750 m3

11.° Estações e dependencias

Nas estações e suas dependencias foram executados os seguintes trabalhos:

Côrte.— Reparação do telhado do edificio principal: 78,30 m2; emboço 257,50 m; reboco, 284,70 m2; caiadura, 1.753,76 m2; pintura, 1.437,09 m2; substituição de 67 vidros, 1.789 m2 de soalho, 6,00 m de soccos, 6,00 m de corrimãos de madeira, 6,40 m2 de forro e 1,50 m de calhas de cobre.

Substituição de 28,00 m2 de coberta de zinco e 109,98 m2 de soalho nas plataformas de passageiros e reconstrucção de 6 pára-choques nas linhas das mesmas.

No dia 2 de Dezembro ficou assente no frontespicio da estação a estatua do Progresso.

Reparação do dormitorio dos chefes de trem: emboço e reboco $\overset{m}{8}$,00; caiadura, $\overset{m2}{108}$,00; pintura, $\overset{m}{76}$,80 e forro $\overset{m2}{20}$,40.

Com o fim de desoccupar a sala do pavimento terreo ao lado do vestibulo, para onde foi removido o buffet que existia na plataforma de passageiros, foram retirados dahi os escriptorios do correio, o de despacho de mercadorias, e o do telegrapho para serviço do publico, passando o primeiro e o ultimo a funccionar nos vãos das escadas de accesso ao 1° pavimento do edificio e o de despacho na plataforma no mesmo local em que estava o botequim.

Para o serviço do buffet, novamente installado, assentou-se um encanamento d'agua com tubos de chumbo de $\overset{m}{0}$,019 de diametro e $\overset{m}{28}$,00 de extensão e 3 torneiras.

No commodo da plataforma de passageiros, onde existia o buffet, foram executados os seguintes trabalhos, para apropriál-o a escriptorio de despacho de bagagens: pintura $\overset{m2}{640}$,40; substituição do marmore do balcão por madeira em uma superficie de $\overset{m}{13}$,50 × $\overset{m}{2}$,70 supprimindo-se a grade de madeira que fechava o recinto.

Nas privadas e mictorios destinados aos despachantes, assentou-se um encanamento para agua, fazendo-se este serviço com $\overset{m}{50}$,00 de canos de chumbo de $\overset{m}{0}$,019 de diametro.

Na antiga sala dos despachos fez-se uma separação, com taboas, para escriptorio do encarregado da Construcção do Prolongamento; nesse trabalho empregaram-se $\overset{m2}{14}$,62 de taboas.

Na sala da directoria collocou-se um novo oleado, no assoalho, cortinas nas janellas e fez-se nova forração a papel.

Fez-se o mesmo serviço na sala do chefe do trafego, deixando de empregar-se oleado por ter sido preparado anteriormente o assoalho.

No armazem A: Reparou-se o telhado na superficie de $\overset{m2}{232}$,60 e substituiram-se 31 vidros nos caixilhos.

No armazem B: Além da reparação do telhado na superficie de $\overset{m2}{266}$,00, substituiram-se $\overset{m}{6}$,00 de calhas de cobre, collocaram-se 28 vidros e fez-se emboço e reboco em $\overset{m2}{19}$,80 de parede.

No armazem C: Collocaram-se 39 vidros.

No armazem E: Fez-se a reparação do telhado na superficie de $\overset{m2}{56}$,00; substituiu-se um receptaculo na latrina, 8 dobradiças em portas do mesmo e fez-se reboco e caiadura em $\overset{m2}{3}$,50.

No armazem G: Reparação do telhado na superficie de $30,20^{m2}$ e substituição de 3 vidros.

No pateo da estação: Reparação de $78,00^{m2}$ de calçamento a parallelipipedos e do muro ao lado da rua do General Pedra — Empregou-se na reparação do muro $1,440^{m3}$ de alvenaria de pedra. Collocação de uma sineta de alarma e de uma guarita para guarda.

Assentamento de $21,00^{m}$ de manilhas de barro de $0,15^{m}$ de diametro para esgoto das aguas pluviaes.

Reconstrucção, por empreitada, de $2.201,23^{m2}$ do calçamento a parallelipipedos. Para fazer-se esse serviço foi necessario levantar-se de $0,1^{m}$ n'uma extensão de $106,00^{m}$ a linha da plataforma de passageiros, e da mesma altura as caixas do encanamento de esgoto das aguas pluviaes, empregando-se nesse serviço $0,700^{m3}$ de alvenaria de tijolo.

Alfandega.— Mudou-se a estação do Rosario para a casa n. 2, da rua do General Camara, a que se denominou « Estação da Alfandega » executando-se os seguintes trabalhos:

Construcção de dous balcões de madeira, tendo um $8,96^{m} \times 0,80^{m} \times 0,90^{m}$ e o outro $6,20^{m} \times 1,20^{m} \times 0,60^{m}$; 2 compartimentos de $4,40^{m} \times 2,35^{m}$ cada um, para dormitorio do pessoal da estação; assentamento de $12,00^{m}$ de grades de ferro fundido, com corrimãos de madeira, $106,25^{m2}$ de pintura e collocação dos apparelhos para a illuminação a gaz.

Gambôa.—Construcção de um compartimento de madeira, no almoxarifado, para separar o escriptorio do armazem, que elle occupa.

Collocação de uma grade de madeira para separar o publico dos empregados e de um refrigerador no telhado.

Fizeram-se pequenas reparações nas calhas e encanamentos d'agua dos armazens.

Na casa occupada pelo encarregado do combustivel foram feitas as seguintes reparações:

Emboço e reboco.....	$45,00^{m2}$
Caiadura e pintura.....	32,00
Telhado	6,50

Construcção de uma cerca de madeira com $7,60^{m}$ de extensão, para fechar o terreno.

Esta casa está em ruina e é indispensavel reconstruil-a.

Construiram-se quadros ou divisões rectangulares, com paredes de trilhos Barlow para regularisar as tulhas de carvão e tornar, por este modo, mais facil a avaliação de seu volume.

Aterrou-se e nivelou-se o terreno onde se acham os depositos de carvão, empregando-se $\overset{m3}{60,000}$ de terra.

Para fechar os mesmos terrenos construiu-se um muro de tijolos com $\overset{m}{130,61}$ de extensão e $\overset{m}{0,22}$ de espessura, no que foram empregados $\overset{m3}{52,900}$ de alvenaria de pedra em alicerces e $\overset{m3}{59,024}$ de alvenaria de tijolos.

Encetou-se o trabalho para a collocação de uma balança para pesar carros, excavando-se $\overset{m3}{32,000}$ de terra.

Pintura e alcatroamento da ponte e do guindaste, n'uma superficie de $\overset{m2}{3373,72}$ e collocaram-se duas braçadeiras de ferro nas columnas da ponte, para fixar a escala de marés.

E' indispensavel assoalhar de novo toda a ponte, pois está em máo estado o assoalho actual.

S. Diogo. — No edificio da estação : Reparação do telhado na superficie de $\overset{m2}{33,64}$; collocação de uma pia e torneira para agua na agencia ; cimentou-se uma superficie de $\overset{m2}{393,50}$; pintou-se $\overset{m2}{896,11}$; collocação de 2 vãos de venezianas nos tendaes e augmento da illuminação a gaz.

No armazem: Reparação do telhado na superficie de $\overset{m2}{35,50}$ e concerto do portão.

Para que o trem CS 2 podesse ficar todo em condições de dar prompta sahida á carne foi necessario fazer-se o augmento da plataforma da estação, n'uma extensão de $\overset{m}{74,50}$, executando-se o seguinte serviço:

Paredes de alvenaria de pedra.....	$\overset{m\,3}{94,993}$
Capeamento de alvenaria de tijolos.....	3,492
Moinha de mac-adam.....	8,640

No edificio das officinas: Collocação de duas venezianas na sala occupada pelo escriptorio da Via permanente; de 10 vidros nos caixilhos e collocação de 54 aldrabas nas venezianas da mesma sala. Construcção de uma escada de pedra, com $\overset{m\,3}{0,900}$, na entrada do 2º torreão e collocação de 6 aldrabas nas janellas da sala occupada pelo telegraphista.

Reparação do telhado da rotunda na superficie de.....	$\overset{m\,2}{3,50}$
Reparação do soalho da carvoeira n'uma área de.....	50,88

Reclama esta carvoeira renovação completa do assoalho.

Substituição no girador das peças de madeira em que assentam os trilhos.

Collocação de uma porta no compartimento, por baixo da 2ª caixa d'agua, afim de transformal-o em deposito de objectos pertencentes á estação.

Pintura do portão ao lado da rua de João Caetano, n'uma superficie de 8,80 m2.

Do edificio construido para mercado, foram retiradas as bancas de madeira, afim de preparal-o para deposito de carvão.

Reparação de uma guarita, para o empregado encarregado da conferencia dos materiaes, executando-se o seguinte:

Soalho	7,50 m2
Roda-pés	12,00 m
Pintura	45,40
Telhado	11,40 m2

Conclusão da reconstrucção da casa do chefe do deposito da Locomoção, executando-se os trabalhos seguintes:

Paredes de tijolo	31,927 m3
Frontaes idem	19,00 m2
Baldrames de pedra	1,125 m3
Coberta de telhas planas nacionaes	270,50 m2
Soalho	134,57
Emboço	215,00
Reboco	215,00
Caiadura	148,50
Pintura	856,68
Forro	60,00
A'rea cimentada	4,60
Collocação de vidros	190
Idem de calhas e conductores de cobre	11,60 m

Idem de 40,00 m de canos de chumbo de 0,019 m de diametro para encanamento d'agua.

Construcção de 50,00 m de cerca de arame.

Em torno do deposito de carvão e para facilitar o transito de carroças fez-se o mac-adamisamento n'uma área de 620,00 m2, empregando-se 383,000 m3 de mac-adam.

Reconstrucção e prolongamento de uma valla ligada ao boeiro construido em 1884, junto á plataforma da estação, com 96,00 de extensão e 0.60×0,40 de secção de vasão.

Alvenaria de pedra empregada.....	50,320
Idem de tijolo.....	2,100

Continuação do aterro do terreno alagadiço além dos tendaes, empregando-se 2.601,000 de terra.

Encetaram-se os trabalhos de preparação de um jardim ao lado do edificio principal, tendo-se executado durante o anno o seguinte:

Terra empregada.....	932,000
Moinha de pedra empregada.....	51,840
Estrume empregado.....	16,000
Excavações.....	460,200

Construcção de uma bacia cimentada, para o repuxo, empregando-se 3,810 de alvenaria de pedra, com argamassa de cimento e areia. Assentamento de 80,00 de tubos de chumbo de 0,019 de diametro para encanamento d'agua.

Collocação de 202,00 de cerca de arame galvanisado, systema « Berson ».

Abertura de uma porta no compartimento por baixo da 1ª caixa d'agua afim de constituil-o em deposito de ferramentas.

S. Christovão.— Substituição de duas guaritas de guardas que se achavam estragadas.

Estação Imperial.— Reparação do estuque n'uma superficie de 19,04 e concerto das calhas do telhado.

S. Francisco Xavier.— No edificio da estação: Collocação de uma cancella de madeira na entrada principal; substituição de 24 vidros nos caixilhos e 19,50 de lambrequins; pintura de 111,92 e assentamento de um closet e respectivo encanamento d'agua, empregando-se 100,00 de tubos de chumbo de 0,019 de diametro.

Substituição de 35,00 de gradil de madeira, na plataforma.

Na casa do agente: substituição de uma fechadura e de duas dobradiças.

Na casa do chefe da 1ª divisão, actualmente occupada pelo ajudante do chefe do Trafego: Encanamento d'agua para a bacia do jardim, empregando-se 9,20 de tubos de chumbo de 0,019 de diametro; emprego de 4,000 de estrume no jardim; collocação de uma cancella de madeira na cerca, em frente á casa; mudança de uma latrina para logar mais apropriado,

Para melhorar a entrada desta casa, fez-se em frente á mesma um pequeno aterro, ligando o jardim da casa á plataforma da estação, no que foram empregados 12,000 m3 de terra.

No pateo foram executados os seguintes trabalhos: Emprego de 87,000 m3 de moinha de mac-adam nas plataformas; substituição da cerca de madeira estragada por outra de arame n'uma extensão de 99,00 m e construcção de uma pequena coberta de zinco, n'uma área de 3,96 m2, para servir de privada.

Rocha.— Construcção de uma parada, executando-se os trabalhos seguintes:

Construcção de duas plataformas, sendo o aterro amparado do lado da linha por uma parede formada de trilhos Barlow.

Tem cada uma 66,00 m de extensão.

Aterro	758,000 m3

Assentamento de 36,00 m de manilhas de barro de 0,30 m de diametro para esgotos.

Collocação de uma guarita reparada para abrigo do encarregado.

Em Dezembro deu-se começo á construcção de um compartimento junto á casa do guarda para servir de cozinha, empregando-se nos baldrames 3,120 m3 de alvenaria de pedra.

Riachuelo.— Prolongamento das plataformas da estação:

Augmento na da linha n. 1	65,00 m
Idem » » » 2	65,00
Paredes de alvenaria de pedra	37,700 m3
Capeamento de tijolo	65,00 m
Aterro	56,000 m3
Pó de pedra empregado	8,640

Reparação da casa que serve de deposito de materiaes da estação:

Embôço e rebôco	56,95 m2
Caiadura	100,86
Pintura	54,00
Coberta de zinco	10,61

Construcção de uma escada, na entrada, empregando-se 0,077 m3 de alvenaria de tijolo.

Construcção de uma casa para servir de privada:

	m3
Excavações	7,700
Alicerces de pedra	9,996
Paredes de tijolos	4,554
	m2
Embôço e rebôco	90,00
Caiadura	127,50
Pintura	63,15
A'rea cimentada	5,94
» coberta com telhas francezas	18,55

Assentamento de 49,00 m de chumbo de 0,019 m de diametro para encanamento d'agua.

Conclusão da construcção da nova estação, executando-se os trabalhos seguintes:

	m2
Paredes de frontal de tijolos	43,00
Coberta de telhas francezas	103,00
Embôço	1.036,22
Rebôco	1.036,22
Caiadura	1.510,70
Pintura	1.403,97
Soalho	120,90
Forros	75,84
	m
Cimalhas	84,00
Calhas de cobre	37,15
Conductores idem	20,00
	m2
A'rea ladrilhada	69,82
» cimentada	4,32
Coberta de chapas de ferro galvanisado	48,40
	m
Lambrequins	24,00
Collocação de vidros	168
Idem de uma escada com 19 degráos de madeira	
Idem de um portão de ferro	

Pintura a oleo da cerca de madeira do pateo da estação na superficie de 243,30 m2.

Sampaio. — Esta parada foi construida por empreitada pela quantia de 4:400$000, tendo sido executados por esta Estrada os trabalhos seguintes:

Excavações	168,800 m3
Alvenaria de pedra	42,000
Idem de tijolo	3,520
Soalho	244,00 m2
Forro	20,40
Pintura	24,00
Construcção de 115,00 m de cerca de arame.	
Idem de 61,30 m de gradil de madeira.	
Aterros	442,240 m3
Collocação de uma guarita para o guarda.	

Engenho Novo. — Renovação do soalho na superficie de 34,06 m2; reparação do encanamento d'agua; embôço 378,70 m2; rebôco 193,50 m2; caiadura 318 m2; pintura 3.780,58 m2; reparação do telhado na superficie de 31,10 m2; reconstrucção de 13,024 m3 de paredes de tijolo; área cimentada 70,00 m2 e collocação de 48 vidros nos caixilhos.

Na plataforma de passageiros: Reparação do ladrilho na superficie de 14,00 m2 e collocação de uma grade de ferro, para evitar a entrada de individuos não munidos de bilhetes.

Construcção de 2 compartimentos de madeira, sendo um no armazem para deposito de utensilios e outro na cozinha da casa do agente.

Construcção de uma divisão de madeira, collocação de um receptaculo e assentamento de 15,00 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro para encanamento d'agua, para a privada das senhoras.

No pateo foram executados os seguintes trabalhos:

Reparação de 36,00 m de cerca de madeira; emprego de 17,480 m3 de moinha de mac-adam; nas plataformas, construcção de 362,00 m de cerca de arame e pintura das cancellas.

Construcção de um escada com 11,100 m3 de alvenaria de pedra e tijolo, para accesso á sala de espera e bilheteiras e construcção de uma calçada de pedra em frente a esta escada, na superficie de 47,60 m2.

Todos os Santos. — Substituição de 10,40 m2 de soalho e 8,50 m de rodapés; embôço e rebôco 1,50 m2; pintura 8,50 m2 e reparação do encanamento d'agua.

Collocação de 4,00 de cerca de madeira junto á cancella, para evitar a entrada e sahida dos passageiros agglomeradamente.

Emprego de 30,440 de moinha de mac-adam nas plataformas da estação.

Para uso dos passageiros collocou-se uma torneira na plataforma n. 1.

Augmento das duas plataformas de passageiros:

Excavações no córte para obter-se espaço:

Paredes de alvenaria de pedra:

Capeamento de tijolo;

Augmento em cada uma.

Na extremidade da linha n. 1 construiu-se uma rampa com paredes de tijolo e calçada com o mesmo material em uma área de 255×1,80.

Engenho de Dentro. — Reparação do encanamento d'agua: substituição de 17 vidros nos caixilhos e das pias de louça por outras de ferro vidrado; caiadura 112,60 e pintura 303,72.

Construcção de 2 degráos de alvenaria de tijolo, com 0,180, nas plataformas da estação.

Substituição da cerca de madeira no pateo da estação, por outra de arame com postes de trilhos, n'uma estação de 100,00.

Reparação da casa do guarda da estação, executando-se os trabalhos seguintes:

Embôço e rebôco	37,50
Caiadura	315,00

Officinas. — Assentamento de privadas e os respectivos encanamentos de esgoto e agua, nas casas dos operarios, á rua de Mariano Procopio, executando-se o seguinte:

Collocação de 482,60 de manilhas de barro de 0,10 de diametro.

Idem de 285,80 de ditas de 0,30 de diametro.

Canos de chumbo de 0,013 de diametro	60,00
Idem, idem de 0,019 idem	100,00
Idem, idem de 0,033 »	235,00
Idem, idem de 0,045 »	70,00

Collocação de 12 torneiras e 45 receptaculos.

No edificio do Collegio foram executados os seguintes trabalhos:

Substituição de 12 vidros nos caixilhos e de um closet.

Construcção de duas caixas de madeira para depositos d'agua para as privadas.

No jardim das officinas: Reparação da cerca de madeira na extensão de 675,84 m e emprego de 8,640 m3 de pó de pedra.

Piedade. — Reparação do telhado na superficie de 22,50 m2 e do encanamento d'agua; substituição de 4 vidros; caiadura 22,20 m2 e pintura 950,00 m2.

Nas plataformas foram construidos 2 degráos de alvenaria de tijolo com 0,180 m3.

Cascadura. — Reparação do encanamento d'agua; substituição de diversas ferragens; embôço e rebôco 78,50 m2: caiadura 94,50 m2 e pintura 115,91 m2.

Transformou-se em porta a janella que existia entre a agencia e o armazem para mais facil communicação.

Reparação do soalho do passadiço em uma superficie de 5,16 m2.

Na cozinha foram assentes 12,00 m de manilhas de barro de 0,15 m de diametro para esgoto.

Construcção de 2 degráos de alvenaria de tijolo com 0,180 m3, na plataforma da linha n. 1.

Augmento das duas plataformas de passageiros, executando-se os seguintes trabalhos:

Paredes de alvenaria de pedra.....	55,700 m3
Capeamento de tijolo na extensão de.....	89,50 m
Idem de cantaria.....	15,68
Aterros.....	328,000 m3
Moinha de pedra.....	133,920
Augmento na da linha n. 1.....	89,00 m
Idem » » » » 2.....	95,00

Remoção da casinha que servia de latrina do lado da linha n. 1 para a extremidade da plataforma da linha n. 2, lado da Côrte. Os trabalhos executados foram os seguintes:

Soalho.....	12,66 m2
Pintura.....	231,62
Calhas de madeira para mictorio.....	2,00 m

Collocação de receptaculos com as respectivas caixas.

Encanamento d'agua com tubos de chumbo de 0,019 m de diametro.....	128,00

Assentamento de um registro.

Pintura da cerca de madeira do jardim na superficie de 129,78 m2 e o emprego de 8,000 m3 de estrume no mesmo jardim.

Em Dezembro deu-se começo á construcção de um commodo por baixo da caixa d'agua, para servir de deposito de materias inflammaveis, tendo ficado construidos 3,900 m3 de paredes de alvenaria de tijolo.

Sapopemba. — Reparação do telhado na superficie de 2,50 m2 e do encanamento d'agua; substituição de 20 vidros nos caixilhos; embôço e reboco 5,00 m2 e pintura 251,75 m2.

Emprego de 116,640 m3 de moinha de mac-adam, na plataforma da estação.

No abrigo de passageiros foram executados os seguintes trabalhos:

Mac-adamisamento das rampas da plataforma na superficie de 60,20 m2, empregando-se 12,000 m3 de pedra.

Pintura das calhas na superficie de 7,03 m2.

Substituição de 2 vidros nos caixilhos.

Reparação do braço do girador.

Lastramento do pateo, empregando-se 240,000 m3 de terra e assentamento de uma apparelho de signal na chave de entrada do ramal de Santa Cruz.

Esta estação reclama grandes reparos.

Maxambomba. — Reparação do telhado na superficie de 68,80 m2; substituição de 10,00 m de calhas de cobre e 4,60 m de conductores de dito, na coberta da plataforma da estação e de um registro do encanamento d'agua da privada.

Construcção de um commodo por baixo da 2ª caixa d'agua, para servir de deposito de materias inflammaveis, executando-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra para alicerces.....	0,361 m3
Paredes de tijolos.....	7,000

No pateo foram executados os seguintes trabalhos:

Substituição de 6,00 m de tubos de chumbo de 0,013 m de diametro no encanamento d'agua do jardim; pintura da cerca, na extensão de 425,60 m e lastramento, mpregando-se 84,000 m3 de terra.

Queimados. — Reparação do telhado na superficie de 15,48 m2; rebôco, 17,85 m2; caiadura, 236,00 m2, pintura, 1.514,74 m2; área cimentada, 399,60 m2 e substituição de 16 vidros nos caixilhos.

Calçamento a parallelipipedos, na plataforma da estação, n'uma área de 29,41 m2.

Para cobrir uma guarita foram empregados 14,12 m2 de telhas planas nacionaes e a pintura da mesma foi feita na superficie de 34,00 m2.

Belém.—Reparação do telhado na superficie de 10,55 m2 e do encanamento d'agua; embôço e rebôco, 10,00 m2; pintura, 1,007,60 m2; substituição de 60,00 m de calhas de cobre, 131,00 m2 de soalho, 32,50 m de soccos, 6 aldrabas e 78 vidros.

Construcção de uma porta na parede da agencia, para communicação desta com o armazem.

Reparação da cerca de madeira do jardim, n'uma extensão de 42,00 m.

Reparação do telhado de uma guarita de guarda na superficie de 7,00 m2.

Reparação do encanamento d'agua e collocação de prateleiras na despensa da casa do agente.

Reparação do braço do girador.

Oriente.—Substituição de 27,00 m2 de rodapés e 30,20 m2 de forro e soalho; caiadura 100,00 m2 e pintura 135,40 m2.

Collocação de uma divisão de madeira para isolar o serviço telegraphico.

Assentamento de uma guarita para abrigo do guarda-chaves.

Emprego de 8,000 m2 de moinha de mac-adam na plataforma.

Collocação de signaes.

Serra.—Para fechar o recinto do abrigo de passageiros, collocou-se um gradil de madeira com 9,50 m de comprimento.

Cimentou-se a plataforma de passageiros na superficie de 15,84 m2.

Moinha de mac-adam empregada na plataforma 8,000 m3.

Collocação de signaes.

Palmeiras.—Substituição de 6 vidros nos caixilhos e de 2 closets; caiadura 369,80 m2 e pintura 765,07 m2.

Collocação de um engradado, no armazem, para deposito de utensilios; de uma mesa com bacia na cozinha da casa do agente e de um registro no encanamento d'agua do banheiro.

Emprego de 20,000 m3 de moinha de mac-adam, nas plataformas e jardins.

No jardim foram executados os seguintes trabalhos:

Construcção de 66,00 m de cerca de madeira.

Idem de um tanque com 1,452 m3 de alvenaria de pedra e tijolo e 0,528 m3 de capacidade.

Encanamento d'agua com tubos de chumbo de 0,013 m
de diametro..... 6,00 m
Terra empregada.... ..... 32,000 m3

Collocação de signaes.

Rodeio.— Reparação de algumas portas empenadas e do encanamento d'agua.

No pateo foram executados os seguintes trabalhos:

Moinha de mac-adam empregada nas plataformas 136,000 m3.

Reconstrucção de 108,00 m de cerca de madeira no jardim e o emprego de 32,000 m3 de terra no mesmo.

Esta estação está em tal estado de ruina, que será indispensavel reconstruil-a no proximo exercicio.

Mendes.— Reparação do encanamento d'agua e substituição de diversas ferragens.

Collocação de 8 pilastras de cantaria com o volume total de 0,343 m3, para servirem de sapatas ás columnas que sustentam a coberta da plataforma.

Por serem de má qualidade as telhas chatas da coberta do armazem, que deixavam passar agua, concorrendo tambem para isso a pouca inclinação da mesma coberta, foram substituidas por telhas concavas, na superficie de 129,00 m2.

Emprego de 18,000 m3 de moinha de mac-adam na plataforma.

Collocação de signaes.

Sant'Anna.— Reparação do telhado na superficie de 2,00 m2 e do encanamento d'agua; caiadura 400,00 m2 e pintura 350,00 m2.

Collocação de venezianas na agencia e no escriptorio do telegrapho.

Emprego de 9,000 m3 de moinha de mac-adam, na plataforma.

Collocação de signaes.

Barra.— Reparação do encanamento d'agua; desobstrucção do encanamento de esgoto da privada e substituição de 35,00 m de calhas e 10,00 m de conductores de folha de Flandres.

Collocação de uma columna de trilhos Brunel e torneira para agua, na plataforma da estação.

No armazem foram executados os seguintes trabalhos:

Substituição da viga que supportava os barrotes do soalho e columna da coberta da plataforma por um baldrame de pedra, empregando-se 37,000 m3 de alvenaria.

Concerto da calçada da plataforma do lado da estação, na superficie de 120,00 m2.

Emenda nas bases de 7 columnas de madeira, da coberta, que se achavam estragadas.

Substituição de 50,00 m2 de soalho.

Idem de 40,00 m de calhas de folha de Flandres.

Idem de 20,00 m de conductores, idem.

Idem no girador, de uma das peças que se achava partida.

Em Abril demoliu-se o abrigo de carros, para dar logar à modificação e construcção de linhas.

No mesmo mez, demoliu-se a parte da rotunda, que se achava em ruina.

O deposito de machinas está em ruinas e é necessario fazer-se um novo. Além de falta de verba, não se obteve ainda terreno para a nova construcção, que não convem ser feita no local em que está a actual.

Demoliu-se a antiga carvoeira e construiu-se outra, executando-se os seguintes trabalhos :

Alicerces de pedra secca.....	133,200 m3
Paredes de alvenaria de pedra.....	100,150
Aterros.....	1.228,000
Esta carvoeira occupa uma área de.....	825,35 m2

Modificação do encanamento d'agua, fazendo-se os seguintes trabalhos :

Uma derivação da caixa para a estação ;

Mudança da torneira do jardim ;

Idem da posição dos encanamentos do hotel e da casa do Sr. José Vicente, para evitar que ficassem sob a carvoeira novamente construida. Nestes trabalhos foram empregados :

Canos de chumbo de 0,013 m de diametro.....	36,00 m
Idem idem de 0,019 m idem.....	91,90
Idem idem de 0,033 m idem.....	12,00

Foram empregados, no pateo da estação, 64,000 m3 de moinha de mac-adam.

Collocação de signaes.

Ypiranga. — Caiadura, 840,57 m2 e pintura, 731,47 m2.

No armazem foram construidos, um commodo para dormitorio do telegraphista e um gradil de madeira, para deposito de utensilios.

Vassouras.— Reparação do encanamento d'agua.

Desengano.— Reparação do telhado na superficie de 60,00 m2 e substituição de uma torneira do encanamento d'agua e da caixa de madeira do retrete.

Concordia.— Collocação de um gradil de madeira, no armazem, para deposito de utensilios.

Commercio.— Reparação do telhado na superficie de 24,00 m2 e substituição de 3 fechaduras.

Construcção de 48,00 m de muro para formar a plataforma, do lado da ferro-via Rio das Flores, empregando-se 14,400 m3 de alvenaria de pedra.

Collocação de um gradil de madeira, no armazem, para deposito de utensilios.

Assentamento de uma balança — Fairbanks — no mesmo armazem.

Reparação de uma pia, na cozinha da casa do agente.

Casal.— Reparação do telhado na superficie de 8,00 m2 e emprego de 16,800 m3 de moinha de mac-adam na plataforma.

Ubá.— Reparação da parte cimentada da plataforma em uma superficie de 3,16 m2 e emprego de 16,800 m3 de moinha de mac adam.

No armazem foi collocado um gradil de madeira para deposito de utensilios. Este edificio está em muito máo estado. E' necessario reparação equivalente a total reconstrucção.

Avellar.— Construcção desta parada, no kilometro 177+851 m, em substituição da plataforma que alli existia sob a denominação de Boa-Vista; foi este trabalho autorizado por Aviso n. 79 de 22 de Setembro de 1884, em virtude de requerimento de diversos fazendeiros que contribuiram com 6:000$000 e cederam o terreno e a agua necessarios á parada e o uso de parte d'um armazem.

Os trabalhos executados foram os seguintes:

Alvenaria de pedra.....	55,100 m3
Paredes de tijolos.....	14,400

Capeamento da plataforma 3,615 m3 de alvenaria.

Coberta de telhas planas nacionaes.....	78,00 m2
Embôço.....	11,400

Rebôco	168,00
Caiadura	181,86
Pintura	77,18

Emprego de $16,800^{m3}$ de moinha de mac-adam, na plataforma.

Reconstrucção de uma guarita, executando-se os seguintes trabalhos:

Tapamento de taboas	$5,00^{m2}$
Soalho	3,41
Pintura	18,25
Coberta com telhas chatas nacionaes	5,60

Parahyba.— Reparação do telhado na superficie de $472,00^{m2}$ e emprego de $16,800^{m3}$ de moinha de pedra, na plataforma.

Na plataforma dos fundos da estação construiu-se um compartimento de madeira para deposito de cal.

No pateo da estação foram executados os seguintes trabalhos:

Construcção de um tanque com $2,50^{m}$ de diametro, empregando-se $1,730^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Assentamento de $12,00^{m}$ de tubos de chumbo de $0,013^{m}$ de diametro, para encanamento d'agua.

Idem de $10,00^{m}$ de manilhas de barro de $0,10^{m}$ de diametro, para esgoto.

Entre-Rios.— No edificio da estação foram executados os seguintes trabalhos:

Paredes de tijolos, reconstruidas	$2,466^{m3}$
Rebôco	$15,42^{m2}$
Caiadura	428,99
Pintura	10,27

Substituição de diversas ferragens.

Emprego de $16,800^{m3}$ de moinha de pedra na plataforma.

Reparação do telhado do armazem na superficie de $180,000^{m2}$, e para soalhar-se o mesmo effectuou-se o seguinte trabalho:

Excavações	$206,432^{m3}$
Alvenaria de pedra para apoio do soalho	12,696
A'rea soalhada	$210,56^{m2}$

Na rotunda: Reparação do telhado na superficie de $10,00^{m2}$; idem das venezianas e collocação de vidros nos caixilhos. Na privada da estação: construiram-se duas

divisões de madeira, novos assentos tambem de madeira e substituiram-se as bacias dos mictorios que se achavam estragadas, por uma calha feita de cimento.

Do encanamento d'agua da estação fez-se uma derivação para a casa de residencia do Fiel, onde foram collocadas duas torneiras e $\overset{m}{16,00}$ de tubos de chumbo de $\overset{m}{0,025}$ de diametro.

Reparação de uma parede de páo a pique da antiga casa do chefe do deposito da Locomoção e hoje habitada pelo ajudante. Foi esse trabalho feito em uma superficie de $\overset{m2}{10,00}$.

Na cozinha da casa do agente foram executados os seguintes trabalhos :

Substituição das manilhas de barro do encanamento de esgoto, cujo diametro era insufficiente, por outras de $\overset{m}{0,15}$ de diametro e com a extensão total de $\overset{m}{10,00}$.

Para conducção das aguas construiu-se uma valla de alvenaria, no extremo inferior deste encanamento, com $\overset{m}{5,00}$ de extensão e $\overset{m}{0,30} \times \overset{m}{0,40}$ de secção de vasão, empregando-se $\overset{m3}{2,195}$ de alvenaria de pedra e cimentando-se uma superficie de $\overset{m2}{1,86}$.

Demolição do esgoto que alli existia e construcção de uma valla com $\overset{m}{11,00}$ de extensão e $\overset{m}{0,40} \times \overset{m}{0,30}$ de secção de vasão, empregando-se $\overset{m3}{4,829}$ de alvenaria de pedra.

Na mesma cozinha e para evitar a humidade do chão, construiu-se um estrado de madeira com a superficie de $\overset{m2}{10,56}$.

Construcção de um tanque, no jardim, empregando-se $\overset{m3}{1,000}$ de alvenaria de pedra e $\overset{m}{5,00}$ de tubos de chumbo de $\overset{m}{0,25}$ de diametro, para o respectivo encanamento.

Pintura do gradil de madeira do mesmo jardim, na superficie de $\overset{m2}{179,69}$.

Collocação de um repuxo e um registro no tanque do jardim, e para esgotal-o assentou-se um encanamento de manilhas de barro de $\overset{m}{0,10}$ de diametro na extensão de $\overset{m}{12,00}$.

Reparação de uma guarita de guarda, substituindo-se $\overset{m2}{4,95}$ de tapamento de madeira e $\overset{m2}{5,40}$ de soalho e pintando-se uma superficie de $\overset{m2}{4,95}$.

Collocação de duas cancellas de madeira.

Collocação de signaes.

Serraria. — Substituição de 18 vidros e diversas ferragens ; caiadura, $\overset{m2}{315,36}$; pintura $\overset{m2}{59,20}$ e área cimentada $\overset{m2}{6,40}$.

Na plataforma collocou-se uma pilastra e pia, para fornecer agua aos passageiros, empregando-se $\overset{m3}{0,200}$ de alvenaria de pedra.

Collocação de um gradil de madeira, no armazem, para servir de deposito de utensilios.

Construcção de uma calçada de pedra secca, junto ao portão do mesmo armazem, com 1,92 m2, empregando-se 0,960 m3 de pedra.

Na casa do agente :

Caiadura.....	530,16 m2
Pintura.....	290,01

Construcção de um fogão, empregando-se 1,147 m3 de alvenaria de tijolo.

Assentamento de uma bomba e de 20,00 m de encanamento de chumbo de 0,019 m de diametro, ligando a bomba ao Rio Parahyba.

Para o assentamento de uma sineta de alarme, no pateo da estação, construiu-se uma base de alvenaria de pedra com 2,870 m3.

Parahybuna.— Reparação do telhado na superficie de 0,72 m2 ; área cimentada na plataforma e no armazem, 90,40 m2 ; desobstrucção do encanamento d'agua para a privada e substituição de 2 registros no mesmo encanamento.

Espirito Santo.— Collocação de um gradil de madeira, no armazem, para servir de deposito de utensilios.

Barão de Cotegipe.— Construcção desta estação, no kilom. 245 + 300 m, autorizada por Aviso n. 34, de 28 de Março de 1885, em virtude do requerimento de José de Cerqueira Coelho e outros, os quaes concorreram com a quantia de 6:000$000, sendo o terreno e agua doados pelo capitão José Fernandes de Miranda, um dos signatarios do requerimento que franqueou todas as pedreiras existentes em suas terras, para a extracção da pedra precisa para esta obra.

Esta estação foi começada em Abril, sob a denominação « Estação do Coelho » e ficou concluida em Novembro com a actual denominação, fixada por Aviso do mesmo Ministerio.

Os trabalhos executados foram os seguintes:

Excavações para preparação do terreno.....	5.711,000 m3
Terreno preparado.....	300,000 m2
Baldrame de alvenaria de pedra.....	39,150 m3
Alvenaria de tijolo para apoio dos barrotes do soalho.	0,475
Paredes de alvenaria de pedra para a plataforma..	12,606
Idem de tijolos.....	58,861
Forro e soalho.....	17,60 m2

Cimalha	17,40 m
Roda-pés	17,40
Embôço	140,94 m²
Rebôco	140,94
Caiadura	65,28
Pintura	214,61
A'rea cimentada	159,94
Idem coberta com telhas chatas nacionaes no edificio	112,00
Idem idem com folhas de zinco, no alpendre da plataforma	51,60

Fez-se acquisição de uma casa para residencia do pessoal desta estação, pela quantia de 1:500$000, paga ao Sr. José Fernandes de Miranda.

Nessa casa foram executados os seguintes melhoramentos :

Forro em superficie de	72,59 m²
Reboco	201,11
Caiadura	175,03
Pintura	174,02

Collocação de 5 janellas, 3 portas, 1 caixilho e 9,75 m de roda-pés.

Mathias Barbosa.— Construcção de um gradil de madeira no armazem, para deposito de utensilios.

Construcção de um abrigo, na plataforma de passageiros, com 26,00 m × 8,00 m : 6 columnas de trilhos supportam a coberta que é de telhas francezas e tem uma superficie de	208,00 m²
Superficie pintada	567,30
Lambrequins collocados	46,00 m

Construcção de um gradil de madeira com 74,00 m e de uma bacia para repuxo, no jardim, empregando-se nesta 1,822 m³ de alvenaria de tijolo.

Cedofeita.— Collocação de um gradil de madeira, no armazem para deposito de utensilios.

Collocação de 60,00 m de lambrequins, na coberta da plataforma de passageiros e substituição d'uma torneira na mesma plataforma.

Retiro.— Collocação de um gradil de madeira, no armazem para deposito de utensilios.

Idem de 60,00 de lambrequins, na coberta da plataforma de passageiros.

Em volta do jardim da estação foi collocado um gradil de madeira com 39,00 e uma cancella tambem de madeira.

Juiz de Fóra.— Substituição de diversas ferragens ; reboco, 4,10 ; caiadura, 1.024,84 ; pintura 274,23 e concreto na plataforma 137,26.

Collocação de duas cancellas de madeira nas portas da sala da agencia.

Construcção da nova estação, executando-se os seguintes trabalhos :

Alicerces de pedra secca	181,492
Idem idem com argamassa	17,133
Paredes de tijolos	56,379
Idem de alvenaria de pedra para a plataforma	100,770
Capeamento de tijolo, na plataforma	80,56
Assentamento de lagedo	0,095
A'rea cimentada	502,85
Idem idem no edificio	77,61
Calhas de cobre	43,00
Conductores	48,00
Embôço e rebôco	454,90
Caiadura	1.445,40
Pintura	561,26
Collocação de 12 vidros.	
Idem de 77,86 de rodapés.	
Soalho	83,12
Forro	77,42
Cimalhas	21,82
Coberta de telhas chatas nacionaes	362,20
Manilhas de barro de 0,15 de diametro para esgotos	58,10
Idem de 0,24 para o mesmo fim	65,00

Assentamento de dous receptaculos.

Idem de 5,00 de canos de chumbo de 0,019 de diametro para encanamento d'agua dos mesmos.

Construcção de uma bacia para mictorio, empregando-se 0,120 de alvenaria de pedra.

Idem de duas escadas, empregando-se 2,922 m³ de alvenaria de tijolo.

Idem de um compartimento de madeira, para servir de bilheteira.

Substituição das pedras de cantaria do coroamento da antiga plataforma da estação por tijolos — Hancox —, na superficie de 17,94 m².

Construcção de cercas de trilhos no pateo da estação, n'uma extensão de 55,10 m.

Marianno Procopio. — Reparação do encanamento d'agua; substituição de 32,00 m de calhas e 20,00 m de conductores de zinco e pintura 57,30 m².

Bomfica. — Caiadura, 655,00 m²; pintura, 816,35 m²; rebôco, 24,00 m²; substituição de 12 vidros e reconstrucção de 0,519 m³ de parede de tijolos.

Collocação de um gradil de madeira e de um compartimento no armazem, aquelle para deposito de utensilios e este para dormitorio do telegraphista.

Idem de prateleiras, na despensa.

Idem de signaes, no pateo.

Chapéo d'Uvas. — Pintura 609,37 m² e substituição de vidros.

Na casa do agente:

Caiadura ..... 238,50 m²

Assentamento de uma bomba.

Reparação do armazem, rebocando-se 33,66 m² de parede.

Assentamento de um gradil de madeira, no mesmo armazem, para deposito de utensilios.

Construcção de um embarcadouro de gado, executando-se os seguintes trabalhos:

Área cercada com trilhos..... 482,16 m²

Construcção de uma plataforma com 6,60 m × 1,71 m, empregando-se 7,900 m³ de alvenaria de pedra.

João Gomes. — Reparação do telhado na superficie de 8,38 m; caiadura, 794,92 m² e pintura 1.115,10 m².

Substituição das chapas de ferro galvanisado da coberta do abrigo de machinas, na superficie de 31,82 m².

No pateo da estação:

Construcção de cercas de madeira, no jardim, na extensão de 50,00 m.

Collocação de uma cancella de madeira e apparelhos de signaes.

Assentamento d'um novo girador no mesmo local em que existia o antigo e que havia sido retirado.

Mantiqueira.—Acha-se em construcção novo edificio para estação, tendo-se executado até Dezembro, os seguintes trabalhos:

Baldrames de alvenaria de pedra.....	m3 80,283
Paredes de tijolo.....	42,307
Forro	m2 16,74
Soalho.....	16,74
Roda-pés.....	m 14,40
Rebôco	m2 67,60
Calhas de cobre.....	m 24,00
Conductores de cobre.....	32,00

Conclusão da construcção da casa para o agente, executando-se os seguintes trabalhos:

Paredes de tijolos	m3 11,650
Embôço.....	m2 209,37
Rebôco.....	294,34
Caiadura.....	199,91
Pintura.....	349,46
Soalho.....	38,97
Forro.....	16,74
Saccos.....	43,28
Rodapés.....	m 10,24

Construcção de uma escada na entrada, empregando-se m3 0,828 de alvenaria de pedra.

Idem de um accrescimo occupando uma área de m2 21,00, nos fundos desta casa, para sala de jantar, cozinha e despensa.

Os trabalhos executados foram:

Paredes de tijolos.....	m3 9,536
Coberta de telhas nacionaes.....	m2 30,24
A'rea cimentada.....	4,38

Collocação de apparelhos de signaes, no pateo.

João Ayres.— Collocação de um caixilho na estação e de uma cancella de madeira na sala do telegrapho.

Construcção de um curral para gado e de uma rampa para embarcadouro do mesmo, empregando-se 90,00^{m} de cercas de trilhos e 7,560^{m3} de alvenaria de pedra

E' de urgente necessidade a construcção de um novo edificio, pois está a cahir o primitivo que, além de ser mui fraca a construcção, não tem capacidade para o serviço de mercadorias já sensivelmente augmentado e com tendencias para maior augmento.

Sitio.— Substituição de diversas ferragens e 8 vidros ; reparação do telhado na superficie de 24,00^{m2} e caiadura 144,00^{m2}.

Construcção de duas escadas de madeira com 5 degráos cada uma, na plataforma da estação.

Assentamento de um gradil de madeira com 2,00^{m} para fechar o espaço entre a estação e o restaurante e que, evitando a passagem por alli, póde ser aproveitado para guarda de alguma mercadoria.

Collocação de duas venezianas nas janellas da cozinha do restaurante.

Conclusão da construcção da casa em substituição ao antigo barracão que alli existia, para abrigo do pessoal da estação. Os trabalhos executados foram :

Rebôco	128,00^{m2}
Caiadura	128,00
Pintura	32,00

Construcção de uma calçada de pedra em volta da casa, n'uma área de 14,96^{m2}.

Barbacena.— Substituição de diversas ferragens ; collocação de duas venezianas e 91,00^{m2} de área cimentada no armazem.

Melhoramentos no torreão da estação :

Prolongamento do telhado além da face exterior das paredes, na superficie de	220,00^{m2}
Embôço e rebôco	125,00
Caiadura	576,00
Pintura	287,10
Tapamento de taboas	18,00
Vidros collocados	12
Lambrequins collocados	55,00^{m}

No pateo da estação executaram-se os seguintes trabalhos :

Reparação de uma valla, empregando-se 4,500^{m3} de alvenaria de pedra.

Construcção de uma carvoeira, que occupa uma área de 120,00^{m2}, no que foram empregados 15,000^{m3} de paredes de alvenaria de pedra e rejuntada uma superficie de 38,00^{m2}.

Pintura de duas guaritas, na superficie total de 72,00^{m2}.

Substituição de 26,30^{m} de vigas de madeira no fosso de limpeza das machinas.

Ressaquinha.— Reparação do telhado, na superficie de 8,00^{m2}; caiadura, 320,00^{m2}; pintura, 96,00^{m2}; substituição de 3 vidros e collocação de uma cancella de madeira na agencia.

Substituição do calçamento de pedras que se achava irregular, na plataforma da estação, por saibro coberto de areia, empregando-se 48,00^{m3} de saibro e 8,000^{m3} de areia.

Collocação de um gradil de madeira, no armazem, para deposito de utensilios.

Reparação da casa do agente:

Caiadura.....	384,00^{m2}
Pintura.....	80,00

Carandahy.— Reparação do soalho da estação, executando-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de tijolo para apoio dos barrotes.....	4,480^{m3}
Soalho substituido.....	36,00^{m2}

Collocação de signaes no pateo.

Christiano Ottoni.— Reparação do encanamento d'agua, e pintura 3,08^{m2}.

Reparação do armazem, cimentando-se uma área de 180,00^{m2}.

Encanamento d'agua para a casa do agente, empregando-se 160,00^{m} de tubos de chumbo de 0,019^{m} de diametro.

Collocação de signaes no pateo.

Buarque de Macedo.— No pateo foram executados os seguintes trabalhos:

Prolongamento de 17,00^{m} do drain para esgoto das aguas, empregando-se 16,000^{m3} de pedra. Este drain tem 0,40^{m}×0,50^{m} de secção transversal. Os 55,000^{m3} de terra retirados para o prolongamento do drain foram depois collocados sobre o mesmo.

Collocação de duas cancellas de madeira.

Idem de signaes.

Para abastecimento da estação foi comprada a Manoel José dos Santos Cardoso a mesma agua que havia no logar, sendo paga ao proprietario a quantia de 1:500$000.

Lafayette.— Reparação do telhado na superficie de 14,30 m; área cimentada na plataforma 39,00 m2 e collocação de 4 cancellas de madeira na agencia.

Reparação do telhado dos commodos do pessoal do Trafego e Locomoção, na superficie de 12,60 m2.

Collocação de um gradil no armazem, para deposito de utensilios.

Reparação da casa do agente:

Embôço e rebôco	270,00 m2
Caiadura	208,00
Pintura	169,17
Vidros substituidos	26
Telhado	8,00 m2

Apresentando o calçamento da plataforma da estação algumas depressões, foi reparado na superficie de 92,80 m2, empregando-se 37,120 m3 de concreto.

No patio executaram-se os seguintes trabalhos:

Augmento da carvoeira, empregando-se 4,480 m3 de alvenaria de pedra.

Construcção de um cercado com dormentes usados, ligados por travessas de madeira, n'uma área de 408.00 m2, para servir provisoriamente de embarcadouro de gado.

Collocação de 5 cancellas de madeira.

Idem de signaes.

Ramal de Santa Cruz

Realengo.— Substituição de diversas ferragens; pintura do edificio, 18,36 m2; idem das columnas da plataforma, 16,50 m2.

Collocação de uma columna de ferro fundido e torneira, na plataforma da estação, para abastecimento d'agua aos passageiros, no que foram empregados 8,00 m de tubos de chumbo de 0,013 m de diametro.

Collocação de um gradil de madeira, no jardim, com 36,80 m de extensão.

Collocação de signaes no pateo.

Campo Grande.— Substituição de 9 vidros, nos caixilhos da estação.

Collocação de um gradil de madeira, no armazem, para deposito de utensilios.

Construcção de uma casa, no pateo da estação, para residencia do pessoal da mesma. Os trabalhos executados foram:

Baldrames de alvenaria de pedra.....	$9{,}811^{m3}$
Paredes de páo a pique.....	$73{,}50^{m2}$
Embôço.....	224,61
Rebôco.....	224,61
Caiadura.....	147,00
Pintura.....	44,79
Soalho.....	18,00
Forro.....	18,00
Cobertura de telhas chatas nacionaes.....	32,85

Construcção de uma escada, empregando-se $0{,}390^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Santa Cruz.— Reparação do encanamento d'agua e substituição de 6 vidros e 1 closet.

Augmento de $32{,}00^{m}$ no encanamento de esgoto da privada da estação, empregando-se manilhas de barro de $0{,}30^{m}$ de diametro.

Na casa de residencia do agente executaram-se os seguintes trabalhos:

Caiadura.....	$138{,}66^{m2}$

Substituição de 3 fechaduras;

Collocação de 4 telhas ventiladoras;

Construcção de uma cerca de madeira com $35{,}30^{m}$ de extensão;

Idem de um drain formado de mac-adam e manilhas de barro, em volta da casa, por ser muito humido o terreno, empregando-se:

Mac-adam.....	$10{,}00^{m3}$
Manilhas de $0{,}13^{m}$ de diametro.....	$28{,}70^{m}$
Pintura de guaritas de guardas, na superficie total de.....	$88{,}92^{m2}$

Substituição do pino e alcatroamento dos dormentes do girador.

Reparação no soalho da carvoeira, na superficie de $12{,}16^{m2}$ e do chão do armazem, cimentando-se uma área de $24{,}00^{m2}$.

No abrigo de machinas effectuaram-se os seguintes trabalhos:

Reparação do telhado, na superficie de $33{,}60^{m2}$.

Substituição de 16,00 m de vigas de madeira na valla e 15,69 m² de tapamento de taboas. Pintura 15,69 m².

Construcção de uma casa, no pateo da estação, para residencia do pessoal da mesma. Os trabalhos executados foram :

Excavações para alicerces	9,000 m³
Alvenaria de pedra	10,871
Frontaes de tijolo	71,70 m²
Embôço	145,39
Rebôco	154,34
Caiadura	272,15
Pintura	102,58
Soalho	36,00
Forro	36,00
Cobertura de telhas chatas nacionaes	37,80

Construcção de uma escada, empregando-se 0,132 m³ de alvenaria de pedra.

Para facilitar a passagem dos carris da Empreza de Santa Cruz e das carroças, alterou-se a entrada do pateo, deslocando os moirões 3,00 m.

Augmento de 551,05 m² na área do curral, que, tendo 448,95 m³, ficou com 1.000,00 m², empregando-se 39,00 m de cerca de trilhos.

Construcção de um tanque e do respectivo encanamento d'agua, para bebedouro do gado, empregando-se :

Alvenaria de pedra	2,000 m³
Idem de tijolo	4,099
Area cimentada	37,85 m²
Tubos de chumbo de 0,019 m de diametro	209,85 m
Registro	1

Alargamento de 0,30 m na abertura do embarcadouro de gado e reparação do soalho do mesmo na superficie de 11,66 m².

Matadouro.— Reparação do muro do gradil, empregando-se 2,368 m³ de alvenaria de tijolo ; concerto do portão de entrada e pintura do abrigo de carros na superficie de 766,11 m².

Reparação da casa cedida pela Camara Municipal, para agencia :

Rebôco	16,00 m²

Caiadura	285,48
Pintura	87,25
Telhado	1,00
Vidros substituidos	6

Ramal de Macacos

Bifurcação.— Na plataforma foram empregados $24,000^{m3}$ de moinha de mac-adam.

Macacos.— Reparação do telhado na superficie de $3,00^{m2}$ e do encanamento d'agua; substituição de $16,00^{m2}$ de soalho; caiadura, $524,00^{m2}$; pintura, $352,00^{m2}$ e reconstrucção de $10,00^{m2}$ de frontaes de tijolo.

Collocação de um compartimento de taboas no armazem, para deposito de utensilios e de uma guarita, no pateo, para o guarda.

Demolição do abrigo de machinas e construcção de outro com 24 columnas de trilhos e coberto com telhas planas nacionaes.

Os materiaes empregados são provenientes da demolição do abrigo de carros que existia na Barra e que foi mister demolir para dar logar ás modificações nas linhas daquella estação. Este edificio occupa uma área de $201,60^{m2}$.

Os trabalhos executados foram os seguintes:

Collocação das columnas.

Tapamento de taboas	$224,00^{m2}$
Pintura a verniz coaltar	160,00

Reconstrucção da valla de limpeza das machinas, na extensão de $15,50^{m}$, empregando-se $7,500^{m3}$ de alvenaria de pedra e cimentando-se uma área de $30,00^{m2}$.

Construcção de um esgoto para esta valla, com $16,00^{m}$ de extensão, empregando-se $4,800^{m3}$ de alvenaria de pedra.

Na plataforma foram empregados $22,500^{m3}$ de moinha de mac-adam.

Ramal de S. Paulo

Vargem Alegre.— Reparação do telhado na superficie de $4,60^{m2}$; rebôco, $12,50^{m2}$; caiadura, $141,45^{m2}$; pintura $10,50^{m2}$; construcção de um tanque para ser-

ventia da estação, empregando-se 1,840 m3 de alvenaria de tijolo, e substituição de 2,74 m2 de ladrilho e um receptaculo, na privada.

Abertura de uma valla em terra com 174,00 m de extensão, para encaminhar e aproveitar melhor a agua que abastece a estação.

Na plataforma da estação foram executados os seguintes trabalhos :

Embôço	12,00 m2
Rebôco	12,00
A'rea cimentada	9,52

Substituição do lambrequim da coberta por uma guarnição de madeira de menor altura, visto aquelle roçar na coberta de alguns carros do correio.

Reparação do armazem :

Embôço	58,98 m2
Rebôco	58,98
Caiadura	264,62
Pintura	582,56
A'rea cimentada	70,30
Telha lo	4,91

Reparação dos 2 depositos d'agua da estação, empregando-se no 1º 1,020 m3 de alvenaria de pedra na reconstrucção de uma das paredes e cimentando-se o 2º na superficie de 2,25 m2.

Reparação do encanamento que, partindo deste deposito, abastece a estação, substituindo-se o antigo, que era de chumbo, por 81, 30 m de tubos de ferro galvanisado de 0,065 m de diametro e 49,90 m de ditos de chumbo de 0,019 m de diametro.

Preparação de um jardim, executando-se o seguinte :

Terreno nivelado	992,00 m2
Terra empregada	198,400 m3

Construcção de uma bacia para repuxo, empregando-se 13,470 m3 de alvenaria de tijolo.

Pinheiro. — Substituição de 30 vidros e pintura na superficie de 10,50 m2.

Substituição de 12 vidros e collocação de 11 prateleiras, no armazem.

Collocação de signaes, no pateo da estação.

Na privada da estação fizeram-se os seguintes trabalhos :

Substituição de um receptaculo e da respectiva caixa, de 1,80 m2 de ladrilho, de uma divisão de madeira e de 9,50 m de manilhas de barro de 0,15 m de diametro.

Reparação da casa do agente:

Rebòco e caiadura..... 93,25 m2

Construcção de um compartimento junto a esta casa, para servir de privada, executando-se os seguintes trabalhos:

Baldrames de tijolo..... 1,078 m3

Paredes de páo a pique..... 11,29 m2

Soalho..... 2,25

Assentamento de um closet.

Idem de 122,00 m de manilhas de barro de 0,15 m de diametro, para esgoto.

Encanamento d'agua, empregando-se 36,00 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro.

Coberta de telhas planas nacionaes..... 5,10 m2

Volta Redonda.— Substituição de 26 vidros; caiadura, 66,60 m2; pintura 10,50 m2 e reparação do calçamento a tijolo da plataforma da estação, na superficie de 9,60 m2.

No armazem executaram-se os seguintes trabalhos:

Reparação do telhado..... 1,96 m2

Idem do calçamento a tijolo..... 47,84

Caiadura..... 332,40

Barra Mansa.— Continuação dos melhoramentos e grandes reparações, tendo-se executado até Dezembro os seguintes trabalhos:

Caiadura..... 2.045,79 m2

Pintura..... 1.148,38

Substituição de 5 barrotes do soalho;

Assentamento de 2 water-closets;

Idem de 50,40 m de manilhas de barro de 0,15 m de diametro;

Encanamento d'agua, empregando-se 159,50 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro.

No jardim executaram-se os seguintes trabalhos:

Assentamento de 8,60 m de cerca de trilhos;

Idem de 9,00 m de cerca de madeira;

Idem de duas cancellas de madeira.

Terra empregada..... 120,000 m3

Pombal.— Foi construido um deposito para materias inflammaveis, praticando-se uma abertura de $\overset{m}{2},00 \times \overset{m}{2},00$ no talude do córte, que foi revestida com dormentes usados e collocada uma porta.

Construcção de um caramanchão no jardim com $\overset{m}{8},00 \times \overset{m}{2},25$.

Divisa.— Collocação de uma cancella de madeira na entrada da sala da estação e reparação da cerca de trilhos, no pateo, na extensão de $\overset{m}{114},00$.

Resende.— Desobstrucção do encanamento de esgoto do mictorio.

Construcção de um commodo para o Fiel, no deposito da antiga 2ª divisão, tendo-se executado o seguinte:

Paredes de páo a pique	$\overset{m2}{95},40$
Embôço	195,64
Rebôco	291,04
Caiadura	95,40

Campo Bello.— Reparação do telhado de duas guaritas de guardas, na superficie total de $\overset{m2}{20},00$.

Itatiaia.— Reparação do telhado, na superficie de $\overset{m2}{20},00$.

Boa Vista.— Reparação do telhado na superficie de $\overset{m2}{42},00$ e do encanamento d'agua: caiadura, $\overset{m2}{179},31$: pintura $\overset{m2}{1.394},57$ e substituição de 39 vidros e um corrimão de madeira.

Collocação de uma divisão de madeira, no armazem, para deposito de utensilios.

Reparação da casa de residencia do agente, caiando-se uma superficie de $\overset{m2}{52},00$.

Collocação de uma cancella no pateo da estação.

Queluz.— Reparação da plataforma da estação, cimentando-se uma superficie de $\overset{m2}{30},24$; pintura $\overset{m2}{191},00$ e substituição de 10 vidros.

Substituição da parte cimentada que existia na agencia por soalho, executando-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra para apoio dos barrotes	$\overset{m3}{0},840$
Area soalhada	$\overset{m2}{26},20$
Roda-pés	$\overset{m}{22},00$

Encetou-se no pateo a construcção de uma casa, para privada, ficando quasi concluida e tendo-se executado até Dezembro os seguintes trabalhos:

Baldrames de pedra	$\overset{m3}{2},870$
Paredes de tijolos	4,770

A'rea coberta com telhas francezas	m2 16,91
Embôço	31,50
Pintura	53,92
A'rea cimentada	4,50

Assentamento de 2 water-closets e duas bacias.

Esgotos com manilhas de barro de 0,16 de diametro	m 42,00
Encanamento d'agua com tubos de chumbo de 0,019 de diametro	m 194,00

Na casa de residencia do agente executaram-se os seguintes trabalhos:

Embôço e reboco	m2 190,00
Caiadura	257,38
Pintura	389,47
Portadas substituidas	4
Vidros substituidos	47
Telhado concertado	m2 169,00
A'rea cimentada	2,10

Assentamento de um water-closet e dos respectivos encanamentos de esgoto e d'agua, empregando-se 36,00 de manilhas de barro de 0,20 de diametro e 24 de tubos de chumbo de 0,019 de diametro.

Lavrinhas.— Collocação de um compartimento de madeira, no armazem, para deposito de utensilios e cimentação do mesmo armazem, na superficie de 36,00.

Reparação da cerca de madeira do jardim, na extensão de 58,00 e do encanamento d'agua para o mesmo, empregando-se 292,40 de tubos de chumbo de 0,050 de diametro.

Reparação da cerca de arame no pateo da estação, na extensão de 440,00.

Cruzeiro.— Conclusão da construcção do 2° pavilhão da nova estação, tendo-se executado os seguintes trabalhos:

Alvenaria de tijolo	m3 123,070
Esgotos com manilhas de barro de 0,16 de diametro	m 32,60
Embôço	m2 514,50
Rebôço	514,50
A'rea cimentada	54,25
Calhas de cobre assentes	m 30,00

Conductores idem idem	10,00 m
Caiadura	677,00 m2
Soalho	148,08
Forro	97,00
Lambrequins	9,75 m
Roda-pés	97,40 m2
Cimalha	105,00 m
Pintura	960,58 m2
Vidros collocados	149
Corrimãos de madeira	15,50 m
Vãos de venezianas	15

Prolongamento de 15,42 m em cada lado da coberta da plataforma:

Prolongamento da cerca de trilhos do embarcadouro de gado, na extensão de 77,00 m;

Reparação das cobertas das guaritas dos guardas, na superficie total de 18,32 m2.

Cachoeira.— Reparação do telhado, na superficie de 767,00 m2 e do encanamento d'agua;

Substituição de um water-closet na casa destinada ao agente;

Collocação de uma divisão de madeira no armazem para deposito de utensilios e uma venesiana na janella da sala do telegrapho:

Reparação do soalho da carvoeira na superficie de 27,72 m2;

Construcção de uma valla com 18,80 m de extensão e 1,40 m × 0,85 m de vão, tendo-se executado os seguintes trabalhos:

Excavações	101,500 m3
Alvenaria de pedra	20,000
Idem de tijolo	88,280

Assentamento de 95,50 m de vigas de madeira:

Idem de 26,00 m de manilhas de barro de 0,22 m de diametro;

No jardim foram executados os seguintes trabalhos:

Emprego de terra	24,000 m3

Construcção de uma bacia para repuxo, empregando-se 1,360 m3 de alvenaria de tijolo;

Encanamento d'agua, empregando-se 5,00 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro.

Ramal do Porto Novo

Santa Fé.— Reparação do telhado, na superficie de 32,00 m2 e do encanamento d'agua; embôço, reboco e caiadura 30,60 m2; pintura 12,55 m2; substituição de 3,60 m de roda-pés e 5,10 m2 de parede de páo a pique e collocação de 5 prateleiras.

Collocação de uma divisão de madeira, no armazem, para deposito de utensilios.

Idem de signaes no pateo da estação.

Chiador.—Reparação da cerca de madeira, no jardim, na extensão de 131,70 m;

Mac-adamisamento do pateo, na superficie de 205,20 m2, empregando-se 45,000 m3 de mac-adam;

Collocação de signaes.

Anta.—Caiadura, 46,56 m2; pintura, 28,90 m2; rejuntamento da plataforma na superficie de 3,12 m2 e calçamento da mesma com parallelipipedos de madeira na de 2,90 m2.

Collocação de uma portinhola, na porta que communica a sala de espera com a agencia, para facilitar a venda de bilhetes.

Afim de obter-se um commodo para o telegrapho, foi removida a privada da sala destinada ás senhoras para debaixo da escada do sobrado e estabelecido no antigo commodo o dormitorio do telegraphista.

Os trabalhos executados foram:

Alvenaria de pedra para apoio do esgoto.....	1,050 m3
Manilhas de barro de 0,10 m de diametro para augmento do esgoto.....	5,00 m
Tubos de chumbo de 0,019 m de diametro para o encanamento d'agua.....	10,25

Collocação de uma bomba aspirante e calcante, dentro do armazem, para trazer agua do rio Parahyba ao deposito que abastece a estação, empregando-se 160,00 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro.

Conclusão do augmento da cozinha da residencia do agente e reparação da parte antiga da mesma, executando-se os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedra para uma escada	$1,512^{m3}$
Embôço	$65,93^{m2}$
Rebôco	265,39
Caiadura	175,60
Pintura	198,23
Portaes substituidos	2
Peitoril	1

Na passagem da estação para a casa do agente collocou-se uma coberta de madeira e zinco com $16,65^{m}$.

No pateo da estação foram executados os seguintes trabalhos:

Assentamento de uma cancella de trilhos, fechando o lado dos fundos da estação.

Junto á cerca de trilhos, collocou-se uma casinha de madeira, coberta com telhas concavas na superficie de $8,40^{m2}$, para abrigo da bomba que abastece d'agua a estação e casa do agente e que por conveniencia foi removida do armazem para alli. Collocação de signaes.

Sapucaia. — N'um dos vidros do caixilho da sala do telegrapho estabeleceu-se uma portinhola para a venda de bilhetes.

No armazem: substituição de diversas ferragens; embôço e rebôco $8,75^{m2}$ e área cimentada $5,08^{m2}$.

Reparação da casa do agente: substituição de diversas ferragens: embôço e rebôco, $8,04^{m2}$: caiadura $13,65^{m2}$ e área cimentada $7,50^{m2}$.

Idem da casa do conferente:

Caiadura	$434,85^{m2}$
Telhado	10,00

Reparação do gradil de madeira, do jardim, na extensão de $10,00^{m}$ e collocação de signaes no pateo.

Ouro Fino. — Embôço, $27,52^{m2}$: rebôco, $25,09^{m2}$; caiadura, $690,17^{m2}$: pintura, $743,07^{m2}$: alvenaria de pedra para apoio do soalho, $27,770^{m3}$: substituição de $180,45^{m2}$ de soalho; $44,47^{m}$ de rodapés; $2,65^{m2}$ de forro; 1.20^{m2} de parede de páo a pique e 8 vidros.

Collocação de uma divisão de madeira no armazem, para deposito de utensilios;

Substituição da coberta de zinco de uma guarita de guarda por telhas planas nacionaes, na superficie de 14,46 m2;

Collocação de um gradil de madeira com 65,97 m de extensão, no jardim, e uma cancella tambem de madeira no mesmo.

Conceição. — Reparação da privada: rebôco, 7,12 m2; pintura, 27,84 m2; substituição de 10,00 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro do encanamento d'agua; collocação de dous registros nos mictorios e construcção de duas calhas de 0,90 m de extensão cada uma, em substituição aos dous mictorios, empregando-se 0,315 m3 de alvenaria de tijolo.

Reparação da casa do agente: substituição de uma porta: caiadura, 137,28 m2 e pintura 227,72 m2.

Collocação de duas cancellas de madeira no jardim.

Construcção de cercas de arame, no pateo, na extensão de 265,50 m e collocação de signaes no mesmo.

Porto Novo. — Reparação do encanamento d'agua; rejuntamento das cantarias da plataforma, na superficie de 31,20 m2; rebôco, 8,63 m2; caiadura, 46,91 m2; pintura, 135,31 m2; forro, 30,82 m2; substituição de 67,50 m de conductores e 16,30 m de calhas de folha de Flandres, 8 páos de prumo, 229,10 m de cimalhas, 345,70 m de guarnições, 2 vergas, 6 bases de columnas, 6 capiteis, 29,20 m de cambotas, 4 vidros e 44,00 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro no encanamento d'agua da estação.

Collocação de uma grade de madeira, na agencia, para separar o publico dos empregados.

Para dar inteiro escoamento ás aguas pluviaes que descem pelos conductores da coberta da plataforma de passageiros, foram construidos 7 esgotos com 4,48 m cada um, empregando-se 0,828 m3 de alvenaria de tijolos.

Mudança para dentro do jardim, da torneira que existia na parte de fóra do mesmo e que estava sendo estragada pelo publico, empregando-se 5,00 m de tubos de chumbo de 0,013 m de diametro, sendo nessa occasião reconstruida a cerca de madeira do mesmo, na extensão de 15,35 m.

Reparação do armazem: substituição de 3 consolos de madeira, 2 frechaes, 51,20 m de cumieira, 11 caibros, 105 m de ripas e 470,90 m2 de telhado.

Reconstrucção das privadas: baldrames de pedra e argamassa, 10,932 m3; frontaes de tijolo, 47,82 m2; calhas de cimento para mictorio, 7,60 m, receptaculos substi-

tuidos 4 : tubos de chumbo de 0,019 de diametro para encanamento d'agua 42,00 : alvenaria de tijolo para abrigo dos registros do encanamento 0.072 : embôço e rebôco, 37,02 : pintura, 417,37 ; tapamento de madeira, 22,50 : área cimentada, 19,95 e construcção de 2 esgotos, tendo um 82,40 e outro 6.00 de extensão. empregando-se 8.673 de alvenaria de tijolo.

Reparação da casa do Fiel: substituição de 12 vidros ; pintura, 8,09 : collocação de 2 pares de venezianas e 3 ditos de caixilhos.

Reconstrucção da casa do agente, tendo-se executado os seguintes trabalhos :

Alvenaria de pedra para baldrames	10,305
Paredes de tijolo	4,382
Idem de páo a pique	79,44
Idem de frontal de tijolo	127,71
Barrotes substituidos	13
Portaes idem	8
Soalho idem	76,69
Soccos idem	75,37
Guarnições idem	204,00
Pés direitos idem	6
Frechaes idem	2
Empenas idem	4
Caibros idem	12
Forro idem	5,72
Emboço	274,56
Reboco	306,23
Caiadura	267,52
Pintura	376,01
Telhado	195,68
Area ladrilhada a tijolo	30,24
Alvenaria de tijolo para um tanque	0,972
Idem idem para um lavatorio	0,030
Closet collocado	1
Manilhas de barro de 0,10 de diametro para esgoto.	58,36
Tubos de chumbo de 0,019 de diametro para encanamento d'agua	18,00

Trabalhos executados no pateo da estação:

Reconstrucção da cerca de trilhos, na extensão de 317,76 m.

Assentamento de um guindaste.

Substituição de 26,20 m de vigas de madeira na valla de limpeza das machinas.

Collocação de signaes.

Construcção de um deposito de materias inflammaveis, executando-se o seguinte:

Baldrames de alvenaria de pedra	6,057 m3
Paredes de frontal de tijolo	39,20 m2
Emboço e reboco	78,40
Ladrilho de tijolo	7,05
Coberta de telhas planas nacionaes	25,92
Caiadura	71,20
Pintura	22,17
Para-rodas de trilhos	13,20 m

12.º Edificios diversos

1ª secção

Continuação do aterro da área occupada pelas officinas de ferreiro e carpinteiros da 1ª divisão, empregando-se 40,000 m3 de terra.

Reparação das casas de turmas nos kilometros 4, 6, 13, 18, 22, 26, 31, 34, 38, 45, 51, 56 e 61, tendo-se executado o seguinte:

Embôço	187,70 m2
Rebôco	108,39
Caiadura	12.193,30
Pintura	1.131,70
Telhado	101,88
Vidros	25
Cercas de madeira	6,00 m
Manilhas de barro de 0,15 m de diametro para deseccamento de terreno	25,00

Construcção de casas para guardas, nos kilometros 3, 5 e 11, executando-se o seguinte :

	m3
Excavações	25,600
Alvenaria de pedra	118,060
Paredes de tijolos	50,964
	m2
Idem de estuque	86,36
Embôço	464,33
Rebôco	600,40
Caiadura	457,85
Pintura	238,40
Soalho	154,01
Vidros collocados	96
	m2
A'rea cimentada	16,00
Idem coberta com telhas planas nacionaes	168,67

Ficam em construcção tres casas, sendo duas para turma nos kilometros 8 e 14 e uma para mestre de linha no kilometro 17, executando-se até o fim do anno, o seguinte:

	m3
Alvenaria de pedra	70,375
Paredes de tijolos	63,215
	m2
Idem de estuque	6,24
Embôço	264,00
Rebôco	240,00

2ª secção

Reparação das casas de turma, nos kilometros 65 e 78, executando-se o seguinte:

	m2
Embôço	208,00
Rebôco	208,00
Pintura	12,60
Telhado	4,00

Na casa de residencia do chefe da 2ª divisão, no Rodeio, foram executados os seguintes trabalhos:

Assentamento de um closet.

Idem de 38,50 m de manilhas de barro de 0,16 m de diametro, para esgoto.

Idem de 6,50 m de tubos de chumbo de 0,025 m de diametro para encanamento d'agua.

Do encanamento d'agua da estação da Serra fez-se uma derivação para a casa do mestre de linha, no kilometro 76, empregando-se 296,00 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro e 27 m de ditos de 0,013 m de diametro.

Conclusão da construcção de duas casas, sendo uma para o guarda-chave da Bifurcação e outra para turma no kilometro 99, executando-se o seguinte:

Embôço	438,20 m2
Rebôco	438,20
Caiadura	438,20
Pintura	60,60
Paredes de páo a pique	208,00
Coberta de telhas francezas	54,00

Ficam em construcção duas casas de turma, nos kilometros 105 e 108, tendo-se construido junto a esta um commodo para servir de ferraria.

O serviço executado até o fim do anno foi o seguinte:

Baldrames de pedra	23,580 m2
Paredes de páo a pique	470,00 m2
Coberta de telhas planas nacionaes	128,00

3ª secção

Reparação das casas de turma, nos kilometros 111, 167, 176, 187 e 190 e das do guarda da ponte da Boa Vista, no kilometro 174 e do mestre de linha, no kilometro 197. O serviço executado foi o seguinte:

Paredes de páo a pique	36,74 m3
Embôço	127,40
Caiadura	241,60
Telhado	58,95

Conclusão do augmento da casa do chefe de divisão, em Entre Rios, e melhoramentos no resto do edificio.

Os trabalhos executados foram:

Paredes de páo a pique	m2 56,00
Soalho	32,00
Rodapés	m 45,60
Embôço	m2 63,00
Rebôco	278,00
Forros	32,00
Pintura	670,18
Calçamento de pedra em volta da casa	m3 7,875
Degráos de pedra (5)	0,182
Forração a papel	m2 139,40
Telhado	8,00
Barrotes substituidos	6
Gradil de madeira	m 16,00
Vãos de caixilhos	4
Ditos de venezianas	4
Vidros	29

Reconstruiu-se o telheiro que em Entre Rios serve de abrigo ao velocipede da 3ª divisão.

No barracão que serve de carpintaria e ferraria da linha em Entre Rios foram executados os seguintes trabalhos:

Assentamento de cortinas de madeira de 3m,00×1m,00 de altura	m 56,85
Baldrames de pedra para apoio de duas divisões de estuque, tendo cada uma 6m,40 de comprimento e 4m,00 de altura, construidas no interior	m3 4,400
A'rea barreada	m2 436,80
Embôço	72,00
Rebôco	72,00
Caiadura	196,60
Pintura	372,99

Construcção de uma forja e de um deposito d'agua, empregando-se :

Alvenaria de tijolo	m3 3,979

Idem de uma sargeta com 8,00 m de extensão para esgoto das aguas das officinas de ferreiros e carpinteiros, empregando-se 2,000 m3 de pedra.

4ª secção

Reparação das casas de turma, nos kilometros 199, 205, 268 e 272 ; das de mestres de linha, nos kilometros 237 e 268 e da do guarda da ponte da Serraria, no kilometro 211. O serviço executado foi o seguinte :

Embôço	m2 25,12
Rebôco	209,15
Caiadura	752,55
Pintura	18,31
Telhado	46,00

Na ferraria da linha, no kilometro 278, construiu-se um ventilador movido a agua e foram substituidos 2 registros do encanamento.

5ª secção

Reparação das casas de turma, nos kilometros 281, 286, 293, 297, 301, 305, 316, 320, 324, 325, 360, 363, 367, 371, 378, 383, 394, 410, 427, 433, 442 e 470, e das de mestres de linha, nos kilometros 289, 379, 424 e 456, executando-se os seguintes trabalhos :

Embôço	m2 413,36
Rebôco	477,44
Caiadura	2.076,44
Pintura	441,83
Alvenaria de pedra em baldrames	m3 3,600
Idem de tijolo em paredes	0,100

Substituição de um esteio, uma porta, uma janella e 36 caibros.

Reparação das casas dos chefes da 5ª e 6ª divisões, nos kilometros 322 e 378:

Caiadura	105,63 m²
Pintura	444,46
Telhado	26,59

Junto á casa do chefe da 6ª divisão construin-se um compartimento executando-se o seguinte:

Baldrames de pedra	2,240 m³
Paredes de tijolos	8,400
Soalho	10,00 m²
Coberta de telhas planas nacionaes	35,00
Embôço e rebôco	96,00
Pintura	16,80
Portas e janellas	2

Reparação da casa que serve de escriptorio da divisão em Barbacena, caiando-se uma superficie de 168,00 m².

Em frente á casa do chefe da 6ª divisão construin-se uma valla com 20,00 m de extensão e 0,50 m × 0,20 m de secção de vasão, empregando-se 15,600 m³ de alvenaria de pedra para escoamento das aguas pluviaes.

Na casa do chefe de divisão, no kilometro 462, foram executados os seguintes trabalhos:

Soalho na privada	3,64 m²
Manilhas de barro de 0,15 de diametro para esgoto	100,00 m

Ajardinamento do pateo, empregando-se 32,000 m de terra; empregaram-se 6,00 m de tubos de chumbo de 0,013 m de diametro para encanamento d'agua do mesmo jardim.

Construcção de um drain com 36,00 m × 1,50 m × 0,50, empregando-se 18,000 m³ de pedra.

Alvenaria de pedra empregada na construcção de uma escada na entrada da casa e de uma valla com 87,00 m de extensão e 0,20 m × 0,20 m de secção de vasão 7,020 m³.

Collocação de um fogão.

Em frente á casa do chefe de divisão construin-se um telheiro coberto com folhas de zinco e columnas de pinho de Riga, para abrigo do velocipede.

Na entrada da casa do armazenista, no kilometro 463, construiu-se uma escada, empregando-se 1,240 m³ de alvenaria de pedra.

Nos edificios que servem de carpintaria e ferraria da linha em Barbacena e Lafayette executaram-se os seguintes trabalhos :

Assentamento de uma bancada de madeira e um folle na ferraria ;

Construcção de um tanque, empregando-se $0,292^{m3}$ de alvenaria de tijolo ;

Encanamento d'agua, empregando-se $90,00^{m}$ de tubos de chumbo de $0,019^{m}$ de diametro ;

Alteamento de $1,50^{m}$ n'uma parede divisoria, de páo a pique.

Para deposito de materiaes, construiu-se um barracão, nos fundos da ferraria e deposito em Lafayette, executando-se o seguinte :

Armação de trilhos.

Paredes de páo a pique.....	$60,00^{m2}$
Rebôco e caiadura.....	126,00
Superficie coberta com chapas de ferro rugado....	236,80

Construcção de duas casas para mestres de linha nos kilometros 420 e 462, tendo ficado a do kilometro 420 concluida no corrente anno. Os trabalhos executados foram :

Baldrames de pedra.....	$16,900^{m3}$
Paredes de páo a pique.....	$297,68^{m2}$
Embôço..... ...	515,50
Rebôco.....	287,30
Caiadura.....	654,55
Pintura	249,04
Soalho	94,89
Forro.....	92,33
Rodapés.....	$77,40^{m}$
A'rea cimentada.....	$20,65^{m2}$
Coberta de telhas planas nacionaes.....	230,00
Alvenaria de pedra e tijolo na construcção de um tanque na do kilometro 462.....	$0,599^{m3}$
Tubos de chumbo de $0,019^{m}$ de diametro para encanamento d'agua na mesma casa.....	$140,00^{m}$
Manilhas de barro de $0,15^{m}$ de diametro para esgoto na mesma casa.....	$40,00^{m}$

Ramal de Santa Cruz

No edificio que serve de deposito e officinas de carpinteiro e ferreiro da divisão, no Realengo, executaram-se os seguintes trabalhos em reparações :

Embôço	m2 8,00
Rebôco	18,75
Pintura	65,07

Neste edificio foram construi los dous compartimentos, sendo um de paredes de páo a pique, para residencia do armazenista, e o outro para escriptorio da Divisão, que era em casa do respectivo chefe. Os trabalhos executados foram os seguintes :

Alvenaria de pedra para baldrames	m3 1,554
Idem de tijolo para pilares	0,144
Paredes de páo a pique	m2 23,07
Soalho	48,39
Tapamento de taboas	17,36
Embôço e rebôco	46,15
Collocação de uma porta e uma janella.	

Na casa de residencia do chefe de divisão, no Realengo, fez-se o seguinte :

Embôço	m2 18,00
Caiadura	369,72
Pintura	89,09
Vidros substituidos	21
Substituição de diversas ferragens.	
Calçamento a parallelipipedos	m2 16,16

Construcção de um abrigo para o velocipede da divisão, em Santa Cruz, sendo a coberta feita com telhas planas nacionaes, n'uma superficie de m2 5,00 e repousando sobre columnas de trilhos Vignole.

Ramal de Macacos

Construcção de um abrigo, de paredes de estuque e coberto de telhas concavas, para a turma de conservação ordinaria do mesmo ramal.

Ramal de S. Paulo

Reparação da casa do mestre de linha, no kilometro 217:

Caiadura	108,40 m2
Pintura	17,30

Construcção de uma coberta de folhas de zinco, n'uma superficie de 41,40 m2 no tanque da casa do chefe de divisão em Pinheiro.

Para serventia da ferraria da linha, em Pinheiro, construiu-se um tanque, empregando-se 2,038 m3 de alvenaria de pedra e tijolo.

Reparação da casa do praticante de linha, em Rezende:

Embôço	41,74 m
Rebôco	41,74

No edificio que serve de carpintaria e ferraria da linha, em Queluz, executou-se o seguinte serviço:

Paredes de páo a pique	15,00 m
Embôço	266,20
Rebôco	266,15
Caiadura	266,15
Pintura	156,00

Substituição de uma torneira no encanamento d'agua.

Reparação da casa do chefe de divisão, em Queluz; executando-se o seguinte:

Substituição de um water-closet.

Pintura	348,90 m2

Tubos de chumbo de 0,019 m de diametro para encanamento d'agua 194 m, collocação de duas torneiras e um registro no encanamento d'agua.

Construcção de uma casa de turma, no kilometro 122, executando-se o seguinte:

Baldrames de pedra	7,770 m3
Paredes de páo a pique	141,00 m2
Embôço	253,45
Rebôco	333,55
Caiadura	389,80
Pintura	35,32
Soalho	8,05

Ficam em construcção duas casas, sendo uma para turma no kilometro 161 e outra para mestre de linha, no kilometro 173, tendo-se executado, até o fim do anno, os seguintes trabalhos:

Alvenaria de pedras para alicerces.....	35,430 m3
Paredes de páo a pique.....	72,00 m2

Ramal de Porto Novo

Reparação das casas de turma, nos kilometros 201, 207, 210, 238 e 242 e da de mestre de linha, no kilometro 234, executando-se o seguinte:

Embôço.....	475,19 m2
Rebôco.....	442,63
Caiadura.....	414,54
Pintura.....	210,02
Telhado.....	193,76
Paredes de páo a pique.....	61,90

No edificio que serve de ferraria da divisão em Sapucaia, foram executados os seguintes trabalhos:

Collocação de uma pilastra de madeira com torneira; 6 armações de trilhos usados para servirem de prateleiras e encanamento d'agua, empregando-se 136,00 m de tubos de chumbo de 0,013 m de diametro.

13.° Encanamentos e caixas d'agua

1ª secção

Pela Inspectoria Geral das Obras Publicas da Côrte foi collocado novo encanamento d'agua para a 1ª caixa d'agua em S. Diogo.

Reparação do encanamento d'agua da caixa em Maxambomba, empregando-se 4,60 m de tubos de chumbo de 0,019 m de diametro.

2ª secção

Encanamento d'agua para as casas do Dr. Gunning, em Palmeiras, assentando-se 555,07^{m} de tubos de ferro galvanisado de 0,070^{m} de diametro. O material foi fornecido pelo mesmo proprietario; o transporte e mão d'obra feitos pela Estrada.

3ª secção

Reparação do revestimento da caixa d'agua em Entre Rios, na superficie de 7,00^{m2} e construcção de duas caixas para abrigo dos registros de descarga do encanamento que a conduz á estação, empregando-se 1,536^{m3} de alvenaria de tijolo.

Pintura, a verniz coaltar, das caixas em Concordia e Commercio, na superficie total de 17,70^{m2} e rejuntamento das alvenarias das valletas em volta daquella, na superficie de 7,00^{m2}.

4ª secção

Conclusão da construcção de uma caixa d'agua em Cedofeita, executando-se os seguintes trabalhos:

Construcção de um deposito com 2,00^{m}×1,80^{m}×1,50^{m} e uma caixa de admissão com 2,00^{m}×1,90^{m}×1,00^{m}.

Alvenaria de pedra.....	6,780^{m3}
Columnas de ferro fundido.....	4

Assentamento do tanque de ferro para 8,855^{m3} d'agua.

Idem de 610,00^{m} de tubos de chumbo de 0,03^{m} de diametro.

Idem de 52,00^{m} de manilhas de barro de 0,10^{m} de diametro, para conduzir as aguas das nascentes para o 1° deposito.

Reparação do revestimento a cimento da caixa d'agua no Retiro, na superficie de 18,0^{m2}.

Sobre a parede da mesma caixa, foi reconstruida uma valleta de 4,00^{m} de extensão e 0,30^{m}×0,50^{m} de secção de vasão, para escoamento das aguas pluviaes, que conduziam para a caixa terra e vegetaes, que tornavam imprestavel a agua para uso das machinas. Nesse serviço foram empregados 2,040^{m3} de alvenaria de pedra.

Pintura a verniz coaltar da caixa d'agua em Mariano Procopio, na superficie de 61,510^{m2}.

3ª secção

Pintura a verniz coaltar das caixas d'agua nos kilometros 304 e 311 e na da estação do Sitio, na superficie total de 39,00 m2, sendo o deposito desta reparado, empregando-se 0.500 m3 de alvenaria de tijolo.

Ramal de S. Paulo

Augmento do deposito d'agua, no kilometro 110, executando-se os seguintes trabalhos :

Excavações em terra	50,160 m3
Idem em pedra	7,560
Alvenaria de pedra	16,297
Embôço e rebôco	52,80 m2
Superficie cimentada	26,40

Ramal de Porto Novo

Substituição no encanamento da caixa d'agua de Porto Novo de 4,25 m de canos de chumbo de 0,025 m de diametro, e reparação do revestimento da mesma caixa na superficie de 21,50 m2.

Para reforçar o abastecimento d'agua a esta caixa, assentaram-se 303,40 m de tubos de ferro de 0,05 m de diametro, apoiados em trilhos, por ser o terreno muito barrancoso.

14.° Trabalhos diversos

Locomoção.— Trabalhos executados por conta do credito de 50:000$000, votado para diversas obras daquella secção, a saber :

Drainagem do terreno junto do Collegio e das casas dos operarios, á rua do Dr. Padilha, no Engenho de Dentro :

Vallas abertas	582,00 m
Manilhas de barro de 0,10 m de diametro	72,00

Calçada de pedra secca sobre que assentam as manilhas, no fundo da valla	m3 7,500
Mac-adam sobreposto ás manilhas, enchendo a valla.	51,840

Continuação da construcção de desvios das officinas.

Este trabalho foi executado por conta da Via permanente até Dezembro de 1884.

Excavações	m3 1.379,000
Linhas assentes	m 646,50

Aterramento do brejo existente no terreno das officinas, empregando-se 3.236,320 m3 de terra e 424,900 m3 de moinha de carvão.

Construcção do prolongamento.— Conclusão da construcção das caixas de turma, no kilometro 462, e do chefe de divisão em Lafayette, executando-se o seguinte :

Alvenaria de tijolo	m3 16,600
Embôço	m2 247,88
Rebôco	247,88
Caiadura	205,88
Pintura	560,16
Lambrequins	38,90
Forros	137,16
Soalho	110,07
Soccos	m 192,10
Cimalha	95,00
Venezianas	16

Caixilhos, portas, janellas, etc.

Santos Cortiço & Freitas.— Assentamento de um cruzamento no kilometro 23, Sapopemba, para passagem do Ferro-Carril do Engenho Central, de accordo com a clausula 1ª das condições ajustadas em 27 de Abril de 1885.

Camara Municipal da cidade de Piraby.— Mudança da posição das cancellas da passagem de nivel, na Barra, afim de regularisar o alinhamento da rua D. Pedro II, e facilitar o seu calçamento.

Companhia S. Christovão.— Reparação do cruzamento das linhas dessa Companhia com as desta Estrada, na passagem de nivel em S. Christovão.

A. J de Araujo Vianna.— Collocação de uma balança « Fairbanks » na estação de Ubá, de accordo com a clausula 1ª das condições ajustadas em 27 de Abril de 1885.

Estrada de Ferro Leopoldina.— Foram executados diversos trabalhos, nas estações de Serraria e Porto Novo, conforme o accordo celebrado.

Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro. — Trabalhos executados na estação de Cachoeira, conforme o accordo.

Alberto Henrique Corrêa e Silva.—Construcção de um desvio, no ramal de Porto Novo, kilometro 213, logar denominado Penha Longa.

Ministerio da Guerra.—Conclusão dos trabalhos, no Laboratorio Pyrotechnico do Campinho, requisitados em officio n. 5, de 23 de Janeiro de 1884:

Terra removida.....	m³ 465,099

Antonio Carneiro de Paula Brandão.—Assentamento de trilhos destinados ao movimento de vagonetes Decauville, entre o armazem arrendado ao mesmo senhor na estação do Chiador e o armazem desta.

15.º Occurrencias

Com excepção da explosão da caldeira do locomovel em S. Diogo, a 5 de Abril, fazendo 7 victimas das quaes 4 morreram dias depois, todos os accidentes durante o anno foram de pequena importancia e em geral devidos a descuidos de guardas-chaves : a saber:

1ª Secção.— Descarrilhamento da machina de reserva n. 31, na chave de ligação das linhas ns. 1 e 2 da estação da Côrte, no dia 4 de Janeiro, devido a acharem-se mal fechadas as agulhas.

— Descarrilhamento de dous carros de 2ª classe, ns. 3 e 11 do trem S U 8 de 17 de Janeiro, na estação da Côrte, ao entrar na 5ª linha, devido a descuido do guarda-chave, resultando pequenas avarias tanto para a linha como para os carros.

— Descarrilhamento de um dos carros do trem de lastro, no desvio do Campinho, por ter-se partido uma das molas do mesmo carro.

— Abalroamento, por occasião de manobras, da machina n. 71 do C 7 com a de n. 106 do C 5, que achava-se parada em um dos desvios da estação de Belém, no dia 26 de Janeiro, por ter aquelle trem ultrapassado o limite marcado pelo poste.

— Descarrilhamento de tres carros do C 3 de 17 de Março, no cruzamento do desvio superior da estação de Belém.

— No dia 5 de Abril explosiu a caldeira da machina do locomovel de britar pedras para empedramento da linha, junto á pedreira de S. Diogo, devido a incuria do machinista encarregado desse serviço que não se achando no trabalho ás 5 horas e 45 minutos da manhã, como lhe cumpria, mandou que um trabalhador da turma alli occupada accendesse a referida machina, e como este ignorasse completamente o manuseamento dessa especie de trabalho, de tal fórma o fez que deu em resultado uma explosão fulminante da caldeira, arremessando-a á distancia de 76,00 m e indo de encontro a uma das linhas de S. Diogo partiu um trilho em tres pontos. Por effeito dessa explosão ficaram gravemente feridos seis trabalhadores e o feitor da turma, vindo a fallecer dias depois quatro destes trabalhadores.

— Descarrilhamento do carro n. 848, no dia 28 de Abril, em uma das chaves ad estação de Belém, por descuido do respectivo guarda, do que resultou ficar estragada uma das agulhas e um contra-trilho.

— Descarrilhamento de duas rodas de um dos trucks do tender da machina que fazia o trem Imperial de 31 de Julho, por occasião de manobrar na estação do Engenho de Dentro, devido a descuido do guarda-chave, não resultando avaria alguma.

— Descarrilhamento das rodas posteriores do tender da machina n. 70, no kilometro 60, por ter alcançado um boi que penetrara na linha depois da passagem do rondante.

— A 15 de Agosto a machina que ás 5 horas da manhã partiu da estação da Barra, foi de encontro a uma das porteiras da 1ª passagem de nivel do kilometro 109, na occasião em que o guarda procurava abril-a, resultando ficar este contundido e inutilisada a referida porteira.

— Abalroamento de um trem que manobrava nas linhas da estação maritima, a 20 de Agosto, com um bond da Companhia de carris urbanos, na occasião em que atravessava a passagem de nivel da rua da Gambôa, resultando ficar o bond inutilisado e contundidos alguns dos seus passageiros.

— Fractura de um eixo do tender da machina que conduzia o M 2 de 15 de Novembro, no kilometro 51, occasionando atrazo de 3 horas e 12 minutos ao referido trem.

— Descarrilhamento da machina do trem C 5 de 21 de Novembro, nas chaves da estação do Engenho Novo, devido a defeito das rodas, occasionando pequenas avarias na linha.

2ª Secção. — Descarrilhamento da machina n. 49 do trem C 2 de 2 de Janeiro no desvio morto da estação de Oriente, por não ter o guarda fechado convenientemente as agulhas.

— Descarrilhamento do carro n. 711 do trem C 10 de 15 de Janeiro, na chave inferior de Palmeiras, devido ao excessivo peso que trazia e á má distribuição da carga, que pendia muito sobre um lado, sobrecarregando demasiadamente as molas de uma das rodas, occasionando tambem descarrilhamento aos de ns. 203 e 826. O de n. 203 soffreu avarias em uma caixa de oleo. Na linha quebraram-se todos os parafusos, virando alguns trilhos do lado interior da curva.

— Descarrilhamento do carro da serie C n. 31 do M A 2 de 16 de Janeiro, no kilometro 69, devido ao choque dos carros entre si, produzido pelo fechamento rapido do regulador da machina na descida de uma rampa forte.

— A 26 de Janeiro teve logar o desmoronamento de duas barreiras, uma junto ao tunnel n. 3 e outra no kilometro 100; foram ambas removidas, causando pequenos atrazos aos trens S 2 e M 3.

— Nesse mesmo dia deu-se um pequeno desmoronamento no córte do kilometro 101.

— Devido á chuva na tarde de 28 de Janeiro, deram-se pequenos desmoronamentos nos kilometros 90, 92, 107 e 108, causando os dous ultimos pequenos atrazos aos trens M 3 e M 8.

— Ainda devido ás chuvas da tarde desse dia, houve inundação das linhas no pateo da estação da Barra, impedindo por algum tempo as manobras dos trens.

— A 29 de Janeiro deram-se pequenos desmoronamentos no kilometro 106, occasionando pequena demora ao trem M 3.

— Descarrilhamento da machina n. 51 do C 2 de 5 de Março, na chave inferior da estação de Sant'Anna, devido a defeito das rodas.

— Na noite de 27 de Fevereiro, desmoronaram algumas pedras do córte do desvio do tunnel 3. Foram retiradas antes da passagem do M 4.

— Fractura do limpa-trilhos da machina 49 do trem M 1 de 2 de Abril no kilometro 100 devido ao encontro de um pará-choque cahido do M 2.

— Descarrilhamento do vagão 53 da serie T, na estação de Rodeio, no dia 3 de Abril, devido ao choque que recebeu na occasião em que ia ser engatado ao trem C° 5, occasionando atrazo de 1 hora a esse trem.

— Descarrilhamento da machina 113 do S P 1 de 15 de Abril, ao transpor a chave do desvio de ligação da Barra, para a linha principal, devido a falta de sobrelevação da linha no trecho occupado pelas chaves, e por terem nessa occasião os pára-choques do tender entrado pelo carro 59, occasionando o descarrilhamento deste. A machina e a linha soffreram grandes avarias.

— Descarrilhamento da machina 117 do S P 4, nas mesmas chaves, sendo então reconhecido que os descarrilhamentos havidos nessa chave eram devidos a achar-se ella collocada n'uma curva forte. Fizeram-se as correcções necessarias.

— Descarrilhamento da machina n. 109 do C 14 de 17 de Abril na chave do desvio de ligação da estação de Oriente, devido a estarem mal fechadas as agulhas. Do accidente resultaram pequenas avarias.

— A 17 de Maio deu-se o encontro entre o especial e um trolly da 7ª turma que se achava dentro do tunnel 12 fazendo a remoção de um animal que tinha seguido na frente do C° 2, desde o kilometro 95 até o meio desse tunnel, onde foi por elle morto. Esse accidente foi devido a não ter o guarda da bocca superior do tunnel feito o competente signal ao da bocca inferior.

— Descarrilhamento por occasião de manobras na Barra, do jogo da frente da machina n. 62, do M 12 de 30 de Junho, na chave da plataforma da linha do ramal de S. Paulo.

— Encontro do C 17 de 11 de Julho, com o trolly da 1ª turma ordinaria no kilometro 107, resultando pequenas avarias para o referido trolly.

— Descarrilhamento do carro 353 do M 6 de 3 de Agosto, no kilometro 76, occasionado por uma arvore cahida do alto do morro, após a passagem do S 2, e que sendo tocada pelo limpa-trilhos da machina do M 6, um dos galhos, passando por baixo foi quebrar o cêpo daquelle carro, resultando o seu descarrilhamento.

— Descarrilhamento do carro n. 8 da serie F do M 4 de 10 de Agosto, na chave superior da estação de Palmeiras, devido a defeito nos freios desse carro, do que resultou atrazo de 50 minutos para o referido trem.

— Descarrilhamento da machina 108 do trem C 2 de 14 de Agosto no kilometro 69. — Este accidente foi devido a fractura de um eixo do tender, occasionando avarias nos freios de quasi todos os carros desse trem.

— A 23 de Setembro, deu-se o encontro da machina 118 (La France) que vinha de Sant'Anna, com a de n. 35, que manobrava na linha direita da estação da Barra, soffrendo ambas pequenas avarias.

— As machinas 59 e 58 que faziam os trens M 2 e M 3, de 11 e 12 de Outubro, soffreram desarranjos, esta ao sahir da estação de Mendes, e aquella no kilometro 69, occasionando ao 1° trem atrazo de 50 minutos e ao 2° de 2 horas e 30 minutos.

— Descarrilhamento da machina n. 50 do C 5 de 19 de Outubro, ao entrar na estação de Sant'Anna, por ter uma roda sem friso galgado o contra-trilho do cruzamento, resultando descarrilhar o jogo da frente dessa machina. Soffreram pequenas avarias tanto a machina como a linha e o trem teve um atrazo de 3 horas e 20 minutos. A 1° de Novembro essa mesma machina descarrilhou no mesmo logar quando conduzia o C 7 e devido aos estragos causados na linha, tambem descarrilharam o tender e 4 carros da serie Q. Na impossibilidade de dar-se passagem aos trens pela linha principal que soffrera grandes avarias, desde logo fizeram-se pequenos reparos no desvio do centro e por elle deu-se passagens aos trens até ao M 2.

— Descarrilhamento do carro n. 14 da serie Q do S 2 de 10 de Novembro, no kilometro 72, devido a fractura da roda do jogo da frente do truck posterior, do que resultou atrazo de 2 horas para esse trem, tendo-se feito baldeação do M 8 com o M 3.

— Abalroamento da machina n. 110, com o trem S 1 de 24 de Dezembro, no kilometro 91, na occasião em que este se achava parado, por ter soffrido desarranjo, isto logo após o desligamento da machina 110 que o tinha auxiliado á subida da Serra até a bocca superior do tunnel 12, mas que ainda o seguia a pequena distancia. Deu-se o grande choque desta machina com o referido trem, apezar de todas as precauções tomadas, resultando não só o descarrilhamento do truck do carro 33 B e pequenas avarias, como tambem ferimentos leves em alguns passageiros. Baldeados os passageiros seguiu o trem com 37 minutos de atrazo.

3ª Secção. — A 26 de Janeiro, deram-se diversos desmoronamentos no kilometro 140, causando pequena demora ao S 2.

— No dia 27 de Janeiro deu-se novo desmoronamento no mesmo kilometro, diversos outros entre Desengano e Commercio e queda de duas grandes pedras e terra entre os kilometros 185 e 186. Estas pedras não estavam abaladas nem ameaçavam desabar.

— A 28 de Janeiro deram-se ainda escorregamento de terra da barreira do kilometro 140.

— Descarrilhamento das rodas detraz da machina do M 2, de 29 de Janeiro, devido a ter-se lascado um trilho de 2ª de ferro do desvio da estação do Desengano, na occasião em que por elle passava aquelle trem.

— Descarrilhamento da machina 84 do trem M 2 de 29 de Abril, na chave superior da estação de Ubá, devido á falta do guarda-chaves, occasionando a esse trem atrazo de 3 horas e 26 minutos.

— Descarrilhamento do carro n. 194 da serie Q do especial de cargas do dia 2 de Setembro, no kilometro 123, devido a fractura do eixo desse carro.

— Descarrilhamento da machina do especial de cargas do dia 8 de Outubro, na chave inferior da estação da Parahyba, devido a descuido do guarda, resultando grandes e consideraveis avarias para a linha.

— Descarrilhamento da machina do M 2 de 11 de Dezembro, na chave superior da estação da Concordia, devido ao descuido do guarda, causando pequenas avarias tanto á chave como á linha. Fez-se baldeação aos trens M 2, S 1, S 3 e S 4.

4ª Secção. — No dia 26 de Janeiro deram-se diversos desmoronamentos no córte do kilometro 259, sem que isso affectasse a marcha dos trens.

— A 27 do mesmo mez, devido a chuvas abateram dous aterros, o do kilometro 259 e do kilometro 263.

— No dia 28 do referido mez deu-se pequeno desmoronamento no kilometro 224.

— Ainda devido ás chuvas, continuou o recalque dos aterros dos kilometros 259 e 263, mórmente deste, que abateu consideravelmente. Tambem deram-se consecutivos desmoronamentos da barreira do kilometro 259, occupando grande numero de pessoal para remover as terras. — Em consequencia da compressão das terras do aterro do kilometro 263, houve ruptura em alguns quadros de madeira do escoramento da galeria superior desse aterro.

— Descarrilhamento das rodas da frente da machina n. 57 do trem S 3 de 5

de Junho, na chave inferior da estação de Mariano, devido aos aros das rodas acharem-se muito gastos e á escoriação de um trilho.

— No dia 30 de Junho desmoronou do córte do kilometro 246 cerca de $12,00^{m3}$ de pedras e terras: tendo-se feito immediatamente sua remoção, apenas causou atrazo de 1 hora e 36 minutos ao trem M 1.

— Descarrilhamento da machina n. 96 do C 27 de Agosto, na estação da Serraria, ao transpor o desvio do lado do rio, devido a defeito em uma das rodas dessa machina.

— Descarrilhamento por tres vezes da machina n. 107 do C 21 de 26 de Setembro, sendo por duas vezes na chave superior da estação de Parahybuna e uma nas chaves de Mariano Procopio, resultando grandes e consideraveis avarias em ambas as chaves.

— A 30 de Setembro ainda essa mesma machina descarrilhou o jogo da frente na chave inferior da estação do Espirito Santo, resultando grandes e consideraveis avarias, tanto para a chave como para a linha. Estes descarrilhamentos foram motivados por estarem gastos em demasia os aros do jogo da frente da referida machina.

3ª Secção. — Em 1º de Fevereiro deram-se diversos desmoronamentos, entre João Gomes e Mantiqueira.

— Grande escorregamento dos aterros das entradas da garganta de José Affonso, manifestando-se em um delles uma fenda na extensão de $10,00^{m}$, proximo da banqueta da linha, e abatendo o aterro $1,90^{m}$ na parte correspondente á fenda.

— Outro escorregamento no aterro do kilometro 343 e de tal sorte, que uma estacada, que alli existe para consolidação do mesmo aterro, ficou a descoberto em uma altura de mais de $1,00^{m}$. — Além destes pontos soffreu a linha em outros logares, sendo porém de menor importancia os estragos causados.

— Descarrilhamento do jogo da frente da machina do M 11 de 4 de Abril, no kilometro 295, proximamente á passagem de nivel devido a um animal que penetrara na linha, resultando atrazo de uma hora ao trem e a machina soffreu pequenas avarias.

— Abalroamento do C 2 de 19 de Maio com o trem de lastro na chave inferior da estação de Ressaquinha, quando este vinha alli desviar-se daquelle trem. Apezar de todos os esforços empregados foi inevitavel o abalroamento, tanto assim que o lastro já recuava quando se deu o choque entre o tender e a machina do S 2, resultando grandes e consideraveis avarias para ambos os trens.

— Descarrilhamento do tender da machina do S 2 de 11 de julho no kilometro 281, devido a fractura de um eixo, resultando atrazo de 1 hora e 20 minutos a esse trem.

— Descarrilhamento das rodas da frente da machina do trem M 12 de 10 de Novembro, na chave superior da estação de Ressaquinha, devido a descuido do respectivo guarda.

— A 20 de Novembro fracturou-se um eixo do tender da machina que conduzia o trem S 3 no kilometro 379, sendo dahi até João Gomes rebocado pela machina do lastro, causando apenas atrazo de 30 minutos para o trem.

— A 23 de Dezembro deu-se o abalroamento do especial do pagador com um trolly da 12ª turma, no kilometro 407, inutilisando completamente o trolly e causando avarias no limpa-trilho da machina.

Ramal de Santa Cruz.— Devido á chuva torrencial na madrugada de 18 de Março, houve grande abatimento de terras em o aterro do kilometro 54, junto a um boeiro que estava sendo alargado.

— No córte proximo á entrada da estação de Santa Cruz, que está sendo alargado, correu uma porção de terra sobre os trilhos, cobrindo a linha n'uma extensão de 40,00^{m}.

— Abalroamento da machina de reserva, quando em manobra na estação de Santa Cruz, a 7 de Outubro, com diversos carros que se achavam no desvio do abrigo; em consequencia de descuido do guarda-chave, que fez entrar no referido desvio.

A machina com grande velocidade foi de encontro aos citados carros, inutilisando tres para-choques, arrancando o da linha e deitando abaixo o tapamento do fundo do abrigo.

— Fractura do pino do cêpo do quadrante do lado direito da machina n. 99, do C S 2 de 7 de Novembro, no kilometro 28 causando apenas atrazo de 1 hora e 5 minutos a este trem.

— Descarrilhamento das rodas do tender da machina n. 25 do M S 2 de 23 de Dezembro, na occasião em que recuava para entrar no desvio da estação de Sapopemba; foi devido a incuria do guarda que tinha a chave mal aberta e disso resultou ficarem curvadas duas agulhas.

Ramal de S. Paulo.— A 7 de Janeiro abateu parte de um aterro do kilometro 262 que fendera-se na extensão de 20,00^{m2} e a 0,80^{m} da linha.— O accidente foi devido

a infiltração das aguas das montanhas adjacentes. Os trens passaram com cuidado durante o tempo empregado na remoção.

— No dia 25 de Janeiro abateu um aterro no kilometro 193, logar denominado « Tres Morros » na extensão de 14,00^{m} e na distancia de 0,80^{m} da linha.

— Outros aterros do mesmo kilometro soffreram tambem, apresentando varias fendas e depressões que desnivelaram a linha.

— A 26 de Janeiro houve pequeno desmoronamento do córte do kilometro 150, causando algum atrazo ao trem M P 1.

— A 27 de Janeiro deram-se desmoronamentos nos kilometros 160 e 204, fazendo o primeiro atrazar um pouco o trem S P 4.

— A 29, tambem de Janeiro, houve desmoronamento de terra e pedras no kilometro 160, atrazando a marcha dos trens S P 1, C P 1 e M P 2.

— A 4 de Fevereiro houve pequeno desmoronamento de terra no kilometro 193, que foi logo removida.

— Descarrilhamento de um vagão da serie Q do S P 4 de 22 de Fevereiro, na chave superior da estação do Cruzeiro, e de mais dous carros, tudo devido a descuido do guarda-chaves.

— A 28 de Fevereiro durante a noite cahiu uma pequena barreira, no kilometro 204, que interrompeu a linha por espaço de 2 horas, havendo unicamente atrazo de 10 minutos para o C P 10.

— A 24 de Junho, fagulhas desprendidas da machina do trem C P 2, atearam fogo n'uma casa de sapê existente á margem da linha, no kilometro 238, pertencente a João Baptista Teixeira Dias, conseguindo o pessoal da turma proxima extinguir o incendio.

— No dia 1° de Julho o S P 1 demorou-se no kilometro 237, devido a desarranjo da machina n. 94, que o conduzia, occasionando tambem atrazo de 2 horas, e 55 minutos ao S P 2.

— A machina do trem C P 4 de 28 de Agosto, ao passar pelo kilometro 219, expelliu fagulhas que atearam fogo em terras dos Srs. Heitor Rademaker, Malaquias Gomes, José Francisco da Silva e Maria Francisca da Conceição. O fogo lavrou em uma superficie de cerca de 280.000,00^{m2}.

— Em 1° de Setembro tambem a machina do C P 4 ateou fogo á margem esquerda da linha, kilometro 198, em terras do Sr. Tito Livio Martins. O fogo lavrou em

uma superficie de 22.000,00 m2, sendo extincto pelo pessoal da linha, e insignificantes foram os prejuizos causados, por ser em um grande sapesal.

— Descarrilhamento dos carros ns. 37 e 54, serie P, do trem de lastro, ao entrar na chave superior da estação de Pombal, a 12 de Setembro, devido a defeito nas rodas do de n. 37, resultando consideraveis avarias para esse carro e pequeno atrazo ao trem S P 2.

— A 16 do mesmo mez descarrilharam na chave superior da estação de Pombal os carros ns. 8, 6 e 36, serie H, do C P 1, devido a descuido do guarda, que conservava a alavanca das referidas chaves apoiada sobre uma escora. Do carro n. 8 descarrilharam as 4 rodas do jogo detraz, do de n. 6 as 4 do jogo da frente e do de n. 36 as 2 primeiras rodas da frente; destes apenas soffreu pequenas avarias o de n. 6, devido isto á má distribuição do carregamento. Fez-se baldeação dos passageiros do M P 1 para um carro de 1ª classe, vindo no especial que conduziu ao logar do accidente o Inspector das estações.

— Descarrilhamento, no kilometro 162, dos carros n. 617 da serie Q e os da serie P ns. 53, 41 e 54 do trem de lastro, quando a 12 de Novembro seguia para a estação da Saudade, devido a um animal que tentando atravessar a passagem de nivel desse kilometro foi apanhado e morto pelo carro 617 que juntamente com os outros seguiam vazios na frente da machina, resultando pequenas avarias a estes carros e aos trens S P 3 e S P 4 atrazo de 1 hora e 30 minutos ao primeiro e de 1 hora e 48 minutos ao segundo.

RAMAL DO PORTO NOVO. — Descarrilhamento do carro n. 6 da serie L do C R 4 de 16 de Maio na chave superior da estação de Ouro Fino, por descuido do respectivo guarda.

— Descarrilhamento do carro n. 13 do S R 4 de 12 de Agosto, no kilometro 200, por se haver fracturado um dos eixos desse carro e devido a ter esse eixo passado por baixo dos carros 365, 140, 239, 297, 790 da serie Q e 23 da serie G, soffreram elles diversas avarias além de dar isso logar ao descarrilhamento do ultimo. Fez-se baldeação dos passageiros para um trem vindo de Entre-Rios. A linha soffreu pequenas avarias.

— Descarrilhamento do carro n, 21, serie B do S R 1 de 15 de Novembro, no kilometro 258, por ter-se partido uma roda tendo tambem sido fracturado em consequencia desse descarrilhamento o jogo da frente do mesmo carro. Soffrendo atrazo os trens S R 1 e S R 2, sendo para aquelle de 7 minutos e para este de 2 horas e 35 minutos.

16.º Despeza

A despeza da Via permanente durante o anno foi de 2.857:374$085, distribuida pelas seguintes verbas:

CUSTEIO

Policia e guarda da linha.....	110:464$395
Conservação ordinaria da linha e edificios.	1.687:359$717
Grandes reparações, reconstrucções e melhoramentos na linha e edificios....	735:936$667
Administração.....	58:791$066
	2.592:551$845

OBRAS NOVAS

Diversas obras novas executadas na linha e edificios.....	264:822$240
	2.857:374$085

Tendo sido a despeza em 1884 de 3.005:334$857, vê-se que houve em 1885 uma economia de 147:960$772, economia que muito mais avultaria se se attender ás seguintes considerações: Em 1884 as interrupções que reclamaram grandes dispendios deram-se entre Carandahy e Lafayette, mas essas despezas correram por conta da Construcção, até 9 de Outubro, e d'ahi em diante por conta da Via permanente, isto é, durante 2 mezes e 22 dias.

Em 1885 não se deram interrupções, mas os trabalhos de consolidação do trecho acima, bem como a conservação ordinaria, foram feitos por conta da Via permanente. Assim em 1884 o augmento devido ao trecho novo foi durante 2 mezes e 22 dias, ao passo que em 1885 esse trecho sobrecarregou durante todo o anno a despeza da Via permanente. Era pois de esperar augmento na despeza de 1885, entretanto houve reducção sensivel apezar de maior trabalho; attendendo-se ainda que, para a construcção das estações de Avellar e Cotegipe, diversos interessados entraram para os cofres desta estrada com a quantia de 12:000$000, temos que a economia realizada é de 159:960$772.

As quotas kilometricas do custeio da linha no anno findo, não incluindo edificios, e comparadas com as de 1884, são as seguintes:

SECÇÕES	KILOMETROS	VIGILANCIA E POLICIA DA LINHA		CONSERVAÇÃO ORDINARIA DA LINHA		CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA E GRANDES REPARAÇÕES		TOTAES	
		Em 1885	Em 1884	Em 1885	Em 1884	Em 1885	Em 1884	Em 1885	Em 1884
1.ª	61,675	652$508	395$428	5:455$655	3:286$448	984$847	325$214	7:092$980	4:407$090
2.ª	46,405	435$914	414$903	2:941$978	3:074$060	5:600$012	7:922$247	8:977$904	11:411$210
3.ª	89,589	88$253	87$994	2:023$870	1:913$716	176$201	390$414	2:288$324	2:392$121
4.ª	80,084	158$380	161$088	2:013$035	1:923$714	472$340	2:002$954	2:643$755	4:087$756
5.ª	185,084	68$772	52$077	1:656$934	1:993$402	701$297	698$482	2:430$003	2:743$961
Ramal da Gambôa	1,123	.....	.....	1:882$456	6:647$088	11:120$562	.....	13:003$018	6:647$088
» de Santa Cruz	32,466	138$599	88$296	2:318$274	2:439$666	259$847	451$263	2:736$720	2:979$225
» » Macacos	4,929	475$715	505$912	4:455$406	1:475$141	247$048	.....	4:749$869	1:526$053
» » S. Paulo	157,198	52$051	388$261	1:510$241	1:938$160	557$648	1:236$349	2:119$940	3:212$770
» » Porto Novo	63,764	58$911	44$430	1:671$770	1:889$829	331$763	924$132	2:062$444	2:858$391

As despezas vão claramente detalhadas no annexo F 2.

VII

ALMOXARIFADO

Não sendo possivel discriminar o movimento annual de cada artigo de consumo, devido á crescida variedade desses artigos, vai aqui mencionado apenas o de alguns de maior vulto, e bem assim o movimento geral, por importancias, do material fornecido pelo Almoxarifado durante o anno de 1885.

Carvão Cardiff.— Durante o anno foram recebidos carregamentos de vinte e dous navios directamente e compraram-se no mercado dous carregamentos devido á demora na entrada dos navios consignados á Estrada.

Em Julho ultimou-se a verificação do peso dos carregamentos pertencentes a navios escripturados em annos anteriores; dessa verificação resultou conhecer-se exactamente a existencia escripturada, porque consignou-se a sobra e a falta cor-

respondentes aos navios sujeitos ao exame, sendo nessa occasião descontada do empreiteiro das descargas a importancia que de mais recebera pelo peso manifestado.

Deram accrescimo os seguintes navios antigos : *Sussex*, *Servia*, *Tivoli*, *Manitóba*, e *Broderfolket*.

Verificou-se falta dos seguintes : *Tobique*, *Schella*, *Maggie*, *Moore*, *Sandwik*, *Norwhal*, *Importer*, *Benguela*, *Carnavonshire*, *Prince-Frederik*, *Prince-Louis*, *Statisminister*, *Selmer*, *Alhama*, *Robert-Chapman*, *Ragnar*, *Siberia*, *Orontes*, *Record*, *San Stefano*, *Boreas*, *Alvington* e *Annie Burrell*.

O preço dado pela secção de contabilidade para as sahidas deste material foi de 21$000 por tonelada metrica.

Cumpre notar que a existencia especificada no anno passado teve um excesso de 512.204 kilogrammas.

Deveria ser 5.659.470 e não 6.171.674 kilogrammas.

O movimento foi o seguinte :

Existencia do 1884			5.659.470	kilogrammas
Peso verificado de 17 navios			28.822.283	»
» por verificar de 5 ditos			7.855.064	»
» verificado do comprado no mercado			4.076.288	»
» » a accrescentar de navios escripturados			148.058	»
Somma			46.561.163	»
Forneceram-se :				
á Locomoção	34.253.815	kilogrammas		
á Via permanente	136.000	»		
ao Trafego	21.000	»		
a Luz electrica	28.000	»		
á Construcção	130.000	»		
a Particulares	3.025.000	»		
A deduzir pela falta verificada nos navios escripturados	1.630.184	»	39.273.999	kilogrammas
Resta			7.287.164	»
O carvão recebido importou em				531 6065776
o comprado no mercado em				98:690$560

Carvão para forja.— Deste combustivel havia uma existencia de 519.831 kilogrammas ; receberam-se dous carregamentos pelos navios *Adèle* e *Stella*, que vieram consignados á Estrada trazendo, tambem, carvão New-Castle para a Casa da Moeda, o qual foi entregue immediatamente.

Da verificação resultou conhecer-se que o peso recebido e escripturado foi de 124.320 kilogrammas por 2:492$330.

Forneceu-se á Locomoção, Via permanente e a particulares cerca de 591.000 kilogrammas, devendo existir 53.000 kilogrammas approximadamente.

Coke.— Durante o anno effectuou-se no mercado uma compra de 100 toneladas metricas por 3:500$000 e havia em existencia 15.865 kilogrammas.

Foi todo fornecido á Locomoção.

Pelos já citados navios « *Adèle* e *Stella* » receberam-se 124.569 kilogrammas deste combustivel destinado e entregue á Casa da Moeda.

Dormentes de madeira de lei.— Foram fornecedores por contratos em 1885 João Baptista de Oliveira e Henrique José Lisbôa, José Antonio da Rocha Guimarães, Thomaz de Freitas Couto e Mello, Monteiro, Hime & C.ª, Francisco de Assis Pereira, Dr. Joaquim Eduardo Leite Brandão, Antonio Rodrigues da Silva; por propostas, além de alguns dos contratantes: Roxo Lemos & C.ª, Miguel Leite Coelho, Amâncio da Luz Machado e João Rodrigues Matheus.

Foram recebidos 121.696 dormentes pela importancia de 279:474$109, regulando os seguintes preços por duzia: 1ª classe, de 30$ a 28$500; de 2ª classe, de 28$ a 26$000; de 3ª classe, de 24$ a 23$000; os de tapinhoã, de 34$ a 32$500; e os de 2ª escolha, a 10$ e 8$000.

Trilhos de aço.— Receberam-se durante o anno 11.959 pela importancia de 210:472$091; foram entregues á Via permanente cerca de 7.081, devendo existir em deposito 9.101.

O preço médio de cada trilho foi de 14$859.

Chapas de juncção.— Do typo de 2ª secção.— Existindo do anno anterior 3.479 e tendo-se recebido no decurso do anno 93.665 pela quantia de 34:352$651, devem existir aproximadamente 78.266, visto terem sido fornecidas 18.878 á Via permanente.

O preço de cada uma foi de 370 réis.

Do typo de 3ª secção.— Foram fornecidas 8.800 á Via permanente das 27.208 que haviam em deposito.

Parafusos de trilhos.— Do typo de 2ª secção.— Foram recebidos 51.000 por 2:923$790 e entregues á Via permanente cerca de 47.600, devendo existir 232.607, porque a existencia do anno anterior foi de 229.207.

Do typo de 3ª secção.— Ainda devem existir 1.116, visto não ter havido fornecimento algum durante o anno.

Pregos de trilhos.— Do typo de 2ª secção.— Durante o anno foram recebidos 806.400 pela importancia de 20:208$500; passaram por saldo do anno

anterior 544.568, foram fornecidos cerca de 415.000, ficando em existencia 936.500 aproximadamente.

Do typo de 3ª secção.— Devem existir cerca de 188.700, visto não terem sido fornecidos durante o anno.

Graxa do Rio Grande.— Compraram-se no mercado durante o anno 112.832 kilogrammas por 55:803$751.

Desta quantidade forneceram-se 1.305 kilogrammas á Construcção do Prolongamento, sendo o resto entregue á Locomoção que, á vista de pedidos desta Repartição, forneceu 2.159 kilogrammas para o serviço das estações, Via permanente, Almoxarifado e Telegrapho.

Graxa artificial.— Durante o anno compraram-se 30.891 kilogrammas pela importancia de 10:958$770, que foi toda entregue á Locomoção.

Azeite de sebo.— As entradas attingiram a 14.071 litros por 6:306$130, ficando em existencia 510 litros para 1886.

Para o serviço da Via permanente, Locomoção, Trafego e Almoxarifado, foi fornecida a differença e mais 1.070 litros da existencia do anno anterior.

Oleo de linhaça crú e fervido.— Compraram-se no mercado 24,574 kilos por 11:786$929, sendo fornecido todo e mais o saldo anterior á Locomoção e Via permanente.

Naphta.— Compraram-se durante o anno para a illuminação das estações 760 latas por 3:315$000, das quaes foram duas fornecidas á Locomoção, ficando um pequeno saldo em existencia.

Kerosene brilhante.— O saldo do anno anterior foi de 263 latas; compraram-se durante o anno 720 latas por 2:452$000 e forneceram-se 756 á Locomoção e Via permanente, ficando em deposito 227 latas.

Kerosene inexplosivo.— Sendo exclusivo o seu emprego para a illuminação das estações, o saldo de 1884 foi de 92 latas e as compras durante o anno de 2.600 latas por 10:840$000, ficando um pequeno saldo para 1886.

Estopa.— A existencia em 1º de Janeiro de 1885 foi de 3.052 kilogrammas e as entradas durante o anno de 32.265 kilogrammas pela importancia de 14:497$050.

O fornecimento á Locomoção foi de 32.700 kilogrammas, sendo o resto fornecido á Contabilidade, Trafego, Via permanente e Telegrapho.

Cimento.— Havia 1.207 barricas e receberam-se por compra no mercado 5.444 por 35:107$200. Forneceram-se 1.700 á Construcção do Prolongamento e

ficaram em deposito cerca de 1.100, sendo as demais fornecidas á Via permanente.

Cal.—De marisco.— As compras foram de 337.350 litros por 2:356$467. O fornecimento foi assim dividido: Locomoção, 32.700 litros; Via permanente, 304.650.

De pedra.— Compraram-se 459.500 litros por 6:459$520, que foi toda entregue á Via permanente.

Tijolos de alvenaria.— Compraram-se 651.500 por 19:901$300, havendo ainda 5.000 que ficaram do anno anterior, dos quaes fica um saldo em existencia para o corrente anno: este material é consumido pela Via permanente quasi exclusivamente.

Telhas.— Compraram-se 17.600 por 2:170$000, que addicionadas á existencia do anno anterior de 8.160, perfazem a totalidade fornecida á Via permanente durante o anno.

Madeira de lei.— A importancia das compras effectuadas durante o anno foi de 36:213$885 e a da existencia em 1 de Janeiro de 1885 de 12:022$722.

O fornecimento para a Locomoção foi no valor de 7:599$231 e para a Via permanente foi no valor de 27:482$325.

Pinho em geral.— Passou do anno anterior um saldo de 3:079$733 e as compras durante o anno importaram em 30:486$367.

O fornecimento á Via permanente foi de 31:004$724.

Movimento geral do material.— O custo do fornecimento total foi assim dividido por cada mez e nos doze mezes por cada Secção, Repartições e particulares, a saber:

Por cada mez:		Pelas Secções, Repartições e particulares:	
Janeiro	122:241$034	Administração central	6:348$708
Fevereiro	124:374$288	Secção de contabilidade	12:005$360
Março	175:738$799	Trafego	142:728$061
Abril	173:432$261	Locomoção	1.352:265$822
Maio	163:228$848	Via permanente	657:701$372
Junho	337:646$257	Telegrapho	16:158$998
Julho	274:804$365	Construcção	15:458$159
Agosto	135:516$423	Particulares	68:060$546
Setembro	206:645$942		
Outubro	152:679$620		2.270:727$035
Novembro	176:179$507		
Dezembro	228:239$982		
	2.270:727$035		

Na importancia do fornecimento á Locomoção, acham-se incluidas as do material rodante e carvão para os depositos.

VIII

ACCIDENTES

A seguinte estatistica mostra a natureza dos accidentes que occasionaram mortes ou ferimentos nos passageiros, no pessoal da Estrada ou em pessoas estranhas á mesma, durante o anno de 1885:

NATUREZA DOS ACCIDENTES	PASSAGEIROS		EMPREGADOS DA ESTRADA		PESSOAS ESTRANHAS	
	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS	MORTOS	FERIDOS
Por estarem imprudentemente na linha ferrea ou tentarem atravessal-a na occasião da passagem do trem	...	...	0	5	9	9
Apanhados pelo trem quando embriagados no leito da estrada	...	...	...	...	...	2
Por baterem com a cabeça em talhado, viga, ponte, tunnel, pedras de um córte	...	...	1	3		
Cahir do do trem, machinas ou plataformas de carros em movimento	...	2	1	4		
Por atirar-se fóra do trem em viagem	...	2	1			
Cahindo do trolley quando conduzia o mesmo	...	...	...	1		
Por ter ficado no tunnel em logar estreito á passagem do trem	...	...	1			
Por querer saltar fóra do trem em movimento	...	...	...	1		
Por querer saltar para o trem em movimento	...	...	...	1		
Suicidio ou tentativa de suicidio, precipitando-se debaixo do trem	...	1	...	...	1	
Apanhado pela machina de manobras	...	...	...	1		
Cahindo de andaime ou escada	...	...	1	1		
Por estar imprudentemente deitado na linha	...	...	1	2	1	
Por ficar entre os para-choques do carro em movimento	...	...	...	1		
Encontro de um carro da Companhia de Juiz de Fóra	...	...	...	...	...	1
Por ter cahido do alto da barreira da boca superior do tunnel n. 8	...	...	...	...	1	
Por occasião de carga e descarga de mercadorias	...	...	...	3		
Apanhado por um trolley no leito da linha	...	...	...	1	...	1
Por ter cahido de uma ponte sobre rochas	...	...	1	1		
Choque de uma porteira batida por machina que passava	...	...	...	1		
Explosão da caldeira da machina de quebrar pedras em S. Diogo	...	...	2	5		
		5	16	31	12	13

Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II. Rio de Janeiro, 31 de Março de 1886.

J. Eulalio da Camara

A I.— E. F. D. PEDRO II.— Relação dos contratos, etc. celebrados durante o anno de 1885 e outros documentos registrados no mesmo anno

JANEIRO 22

Ludgero de Souza Vianna.— Ajuste para collocação de um armario na plataforma da estação de Rezende, para vender alimentos frios, etc.

JANEIRO 23

Villela Bastos & C.ª — Contrato para arrendamento do edificio que serve de hotel nas officinas do Engenho de Dentro.

JANEIRO 24

Dr. Manoel Joaquim de Azevedo Avellar e Miguel Antonio Fernandes Ribeiro.— Escriptura de doação de terreno, concessão de agua e uso de parte de um armazem no municipio da Parahyba do Sul, logar denominado Boa Vista.

JANEIRO 26

Bernachot & Conteville.— Contrato para fornecimento de madeira apparelhada para 150 vagões de carga, fechados.

FEVEREIRO 12

Francisco de Assis Pereira.— Contrato para fornecimento de 30.000 dormentes de madeira.

FEVEREIRO 18

Contrato para fornecimento de materiaes e mais objectos para consumo, durante o 1º semestre de 1885. com os seguintes proponentes preferidos em concurrencia :
Henrique da Costa Ferreira, Fernando Amares & C., Guimarães & Ferreira, Manoel Rodrigues da Cruz, Lebre & Paille, G. Paille, Coral & Cardoso, Monteiro Hime & C., Castro & Pereira, Manoel Dias da Cruz Filho & C., José Antonio Gonçalves & C., Faria & Carvalho, Ennes Fernandes & Silva, Castro & Pinto, Chaves Fonseca & C., Laranja, Silva & C., Franklin Alvares, Manoel Moreira Gomes & C., Gonçalves Terra & C., Gonçalves Pires & C., A. L. Vieira Lima & C., Alberto de Almeida & C., Guimarães & Pinto, Figueiredo & Braga, Thiago José Ferreira Guimarães, Fernandes & Irmão, Barbosa & Clemente, Pinheiro & Trout, Manoel de Carvalho Monteiro Guimarães & C., Manoel José de Freitas Guimarães, Richard Riechers & C., Alegria & C., Pinto & Madureira, João Thomaz Holgate, S. Miguel Leal & Oliveira e Paula Dantas & C.

FEVEREIRO 20

Joaquim Antonio de Oliveira e Francisco Venancio Rodrigues.— Contrato em novação para arrendamento do botequim na plataforma da estação Central.

FEVEREIRO 21

Dr. Joaquim Eduardo Leite Brandão.— Contrato para fornecimento de 20.000 dormentes de madeira.

FEVEREIRO 21

Luiz José Teixeira Campos como tutor dos orphãos Eurico Teixeira Campos, Luiz Teixeira Campos e Francisco Gomes Teixeira Campos, e Antonio Neto de Oliveira Silva Faro.— Termo de ajuste definitivo de cessão plena á Estrada de Ferro D. Pedro II da área de terreno atravessada pelo ramal de Santa Cruz da mesma Estrada, no sitio denominado dos Coqueiros.

FEVEREIRO 28

Antonio Carneiro de Paula Brandão.— Contrato para arrendanento de um armazem de propriedade da Estrada, junto a estação do Chiador.

FEVEREIRO 28

Dr. Alfredo Carneiro Brandão.— Contrato para arrendamento da metade do armazem da estação de Sapucaia.

MARÇO 3

Mattos & Antero.— Contrato para o serviço de descarga de mercadorias, material e combustivel, que vier consignado ou que pertencer por compra á Estrada de Ferro D. Pedro II.

MARÇO 12

Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina.— Accordo para tornar em um só os dous accordos celebrados, um com a Estrada de Ferro União Mineira, de 10 de Julho de 1878, hoje ramal da Serraria, pertencente á companhia Leopoldina, e outro com a mesma companhia Leopoldina, em 21 de Abril de 1884, para trafego reciproco.

MARÇO 16

Companhia Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro.— Ampliando o accordo de 26 de Maio de 1877, para trafego mutuo.

MARÇO 31

Joaquim da Silva Paranhos.— Contrato para fornecimento de 55 sóccos de cantaria e 55 bases para os mesmos, e 300 metros cubicos de pedra para alvenaria.

ABRIL 7

Alfredo da Silva Braga.— Ajuste para assentamento de um kiosque na estação de João Gomes, para botequim.

ABRIL 27

Santos Cortiço & Freitas.— Condições ajustadas para estabelecimento da linha de carris em duas passagens de nivel no leito da Estrada, afim de que possa transitar o ferro-carril do Engenho Central de Sapopemba.

ABRIL 27

Antonio Carneiro de Paula Brandão.— Novação do contrato de 28 de Fevereiro, para arrendamento do armazem de propriedade da Estrada de Ferro D. Pedro II, junto a estação do Chiador.

ABRIL 27

A. J. de Araujo Vianna.— Condições ajustadas para carregamento directo do café que lhe é consignado, de seu armazem junto a estação de Ubá, para os vagões da Estrada de Ferro D. Pedro II.

ABRIL 28

Thomaz de Freitas Couto e Mello.— Contrato para o fornecimento de 10.000 dormentes de madeira.

MAIO 2

Morris N. Kohn e Evaristo Juliano de Sá.— Contrato para estabelecimento de um botequim nos trens de passageiros da Estrada de Ferro D. Pedro II.

MAIO 15

José Ribeiro da Silva.— Termo de ajuste definitivo de cessão plena ao Estado, de parte de um terreno nos fundos do predio n. 140 da rua da America.

MAIO 16

José dos Santos Pereira Botelho.— Termo de ajuste definitivo para cessão de um terreno nos fundos dos predios ns. 136 e 138 da rua da America.

MAIO 29

Companhia Estrada de Ferro Juiz de Fóra ao Piau.— Contrato para alteração das clausulas 11ª, 11ª e 17ª do accordo de 9 de Outubro de 1884, para trafego mutuo.

JUNHO 8

Francisco Gomes Teixeira Campos e outros.— Escriptura de venda de terras na freguezia de Campo Grande, sitio dos Coqueiros.

JUNHO 9

Manoel Joaquim Moreira & C.— Contrato para o fornecimento de placas de ferro batido.

JUNHO 10

Teixeira Mattos & Antero.— Termo de transferencia do contrato de Mattos & Antero para serviço de descarga de mercadorias, material e combustivel que vier consignado ou pertencer á Estrada.

JUNHO 11

José Antonio da Rocha Guimarães.— Contrato para o fornecimento de 10.000 dormentes de madeira.

JUNHO 19

Jacintho Antonio da Fonseca.— Escriptura de permuta de terrenos nas proximidades da estação de Queluz, em S. Paulo.

JUNHO 20

Antonio Cardoso da Silva Pinto.— Ajuste para collocação de um armario na plataforma da estação de Queluz, para venda de alimentos frios, bebidas, café, etc., aos viajantes.

JUNHO 25

Eduardo William May.— Contrato de arrendamento do armazem do predio n. 2 da rua do General Camara, esquina da do Visconde de Itaborahy, para servir de estação da Estrada de Ferro D. Pedro II.

JULHO 7

Companhia da Estrada de Ferro Rio das Flores.— Accordo para trafego reciproco.

JULHO 9

Manoel de Avila Goulart.—Contrato para reconstrucção do calçamento a parallelipipedos no pateo da estação Central.

JULHO 13

Contrato para fornecimento de objectos de escriptorio e expediente no 2º semestre de 1885, com os seguintes proponentes preferidos em concurrencia :
Fernandes Ribeiro & C., Pedro Joaquim Jorge Ferreira, Miranda & Almeida, Soares & Niemeyer, Gomes Brandão & C. e Alexandre Ribeiro & C.

JULHO 21

Companhia Constructora.— Contrato para fornecimento de madeira apparelhada para 20 vagões da serie T.

JULHO 27

Contrato para fornecimento de materiaes e artigos diversos para consumo durante o 2º semestre de 1885, com os seguintes proponentes preferidos em concurrencia :
Coral & Cardoso, Thiago José Ferreira Guimarães, Manoel Augusto da Fonseca, Araujo Lima & C., Figueiredo & Braga, J. J. Pereira da Silva & C., F. A. Xavier Pinheiro, A. L. Vieira Lima & C., Bernardino José da Silva, Richard Riechers & C., Guimarães & Ferreira, João Guilherme Monken, J. Vieitas & C., Mayrink de Azevedo & C., Monteiro, Hime & C., João Baptista de Castro, José Antonio Gonçalves & C., Manoel Rodrigues da Cruz, Le Cocq, Oliveira & C., Agostinho da Silva Gomes & C., J. Pereira de Barbedo, Fernando Amares & C., Castro & Pereira, Manoel de Souza Pinheiro, Cerqueira Guimarães & C., José Ribeiro dos Santos & C., Ennes & Silva, Faria & Carvalho, Companhia Industrial de Oleos, Gonçalves Pires & C., Cunha Sá & C., Laranja Silva & C., Pedro Joaquim Jorge Ferreira, Gonçalves, Terra & C., Berrini & C., Barbosa & Clemente, Fernandes & Irmão, Franklin Alvares, Cunha, Caldeira & Souza, B. W. Moss & Bonança, Cunha Guimarães & C., Paula Dantas & C., S. Miguel, Leal & Oliveira, Alberto de Almeida & C., Castro & Pinto, Pinheiro & Traut, Manoel Moreira Gomes & C., José Maria Ribeiro & C., Leite Guimarães & C., Manoel José de Freitas Guimarães, Manoel de Carvalho Monteiro Guimarães & C., Viuva Lewis Jones, Antonio Leandro de Souza e João Jorge Migueis.

AGOSTO 12

Companhia de Carris Urbanos.— Condições ajustadas para o cruzamento da linha na travessa das Saudades.

AGOSTO 18

Narciso Paim e sua mulher.—Escriptura de hypotheca de dous predios ns. 33 e 35 na rua do Barão de Mesquita, que fazem á Estrada de Ferro D. Pedro II, para garantia da fiança do agente da estação de S. Diogo José Ortiz Ferreira.

AGOSTO 22

Paula Andrade & Rodrigues.—Condições ajustadas para uso de uma linha ferro-carril a construir entre o armazem da estação da Conceição e o armazem dos mesmos senhores.

SETEMBRO 12

Joaquim Domingues da Silva.—Contrato para fornecimento de pedra britada, para empedramento da linha.

SETEMBRO 14

Veador Fernando Dias Paes Leme e sua mulher.—Escriptura de venda do foro de um terreno em Belém.

SETEMBRO 21

Manoel Bento da Ascenção Cunha.—Contrato para fornecimento de pedra britada para empedramento da linha.

SETEMBRO 25

Antonio Rodrigues da Silva.—Contrato para fornecimento de 10.000 dormentes.

SETEMBRO 26

Manoel José dos Santos Cardoso e sua mulher.—Escriptura de venda e cessão de servidão de uma aguada no logar denominado—Buraco da Pedra—, na fazenda do Cardoso, municipio de Queluz, estação Buarque de Macedo.

SETEMBRO 28

Capitão José Fernandes de Miranda e sua mulher.—Escriptura de compra e venda de bemfeitorias e doação de um terreno que fazem á Estrada de Ferro D. Pedro II, na fazenda do Coelho, districto de S. Pedro de Alcantara, municipio de Juiz de Fóra, comarca da Parahybuna.

SETEMBRO 30

Manoel Gonçalves da Rosa.—Contrato para o fornecimento de 20.000 dormentes de madeira.

OUTUBRO 3

Leite & C.—Arrendamento de parte do edificio da estação da Barra do Pirahy, para hotel.

OUTUBRO 8

Francisso de Assis Pereira.—Contrato para o fornecimento de 15.000 dormentes de madeira.

OUTUBRO 9

José Ribeiro da Silva.—Escriptura de venda de um terreno á margem da Estrada de Ferro D. Pedro II, nos fundos do predio n. 140 da rua da America.

OUTUBRO 10

Companhia Ferro-carril Parahybuna e Porto das Flores.—Alteração do accordo para trafego mutuo.

OUTUBRO 10

José Antonio da Rocha Guimarães.—Contrato para fornecimento de 20.000 dormentes de madeira.

OUTUBRO 16

Manoel Gomes Coelho de Avellar.— Ajuste para collocação de um armario e uma pequena mesa na plataforma da estação de Rezende.

OUTUBRO 17

Engenheiros Joaquim Machado Fagundes de Mello e Francisco Carlos da Costa Real.— Contrato para o fornecimento de 80.000 dormentes de madeira.

OUTUBRO 19

Companhia Estrada de Ferro União Valenciana.— Accordo para trafego mutuo.

NOVEMBRO 2

Leopoldo Barbosa Ferreira Alvim.— Ajuste para assentamento de um kiosque junto á plataforma da estação de Mathias Barbosa.

NOVEMBRO 30

Arthur Carneiro Brandão.— Arrendamento da metade do armazem na estação de Sapucaia.

DEZEMBRO 11

Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.— Alteração da clausula 17ª do contrato de 12 de Março de 1885.

DEZEMBRO 18

José Antonio da Costa.— Contrato para construcção de um mercado em terreno de propriedade da Estrada de Ferro D. Pedro II, no Engenho Novo.

DOCUMENTOS REGISTRADOS

Documento pelo qual Joaquim Marcellino da Costa Barros e sua mulher transferem ao Estado, em 28 de Julho de 1881, uma parte do terreno de sua propriedade atravessada pela Estrada, na freguezia de Carandahy, municipio de Queluz, onde se acha a estaca n. 2806, na construcção do prolongamento.

Pagamento da quantia de 330:000$000 feito em 9 de Fevereiro de 1883, exercicio de 1882 — 1883, pela pagadoria do Thesouro Nacional, a Joaquim Fernandes de Oliveira Mendes, pelos predios desapropriados para a estação maritima da Gambôa, á rua da União n. 3, rua da Gambôa ns. 159, 161, 163, 165 e 167, e travessa da Gambôa ns. 2 A, 2 B e 4.

Idem da quantia de 2:112$000 em 13 de Dezembro de 1883, exercicio de 1883 — 1884, feito pela pagadoria do Thesouro Nacional a João Gomes Sardinha, por uma terça parte do predio n. 155 da rua da Gambôa, desapropriado para a estação maritima da Gambôa.

Idem da quantia de 1:000$000, em 30 de Maio de 1884, exercicio de 1883 — 1884, feito pela pagadoria do Thesouro Nacional a João Domingues Ribeiro, tutor das menores Manuela e Laura, filhas de D. Maria José de Almeida Vieira, por uma quinta parte dos predios da travessa da Gambôa ns. 18, 20 e 22, desapropriados para a estação maritima da Gambôa.

Idem da quantia de 1:000$000 em 7 de Maio de 1885, exercicio de 1884 — 1885, feito pela pagadoria do Thesouro Nacional a Antonio José Rodrigues de Castro, credor de D. Joanna Maria de Almeida Vieira, viuva de José Narciso Vieira, por uma quinta parte dos predios da travessa da Gambôa ns. 18, 20 e 22, desapropriados para a estação maritima da Gambôa.

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1885.— O secretario, *Manuel Fernandes Figueira*.

A 2.— E. F. D. PEDRO II.—Relação do pessoal da Administração Central, em 31 de Dezembro de 1885

EMPREGADOS	REPARTIÇÕES			TOTAL
	SECRETARIA	THESOURARIA	ALMOXARIFADO	
Director	.....	.....	.....	1
Secretario	1	.....	.....	1
Comprador	1	.....	.....	1
Official	1	.....	.....	1
Primeiro escripturario	1	.....	.....	1
Segundos ditos	(*) 2	.....	.....	2
Amanuenses	2	1	1	4
Continuos	2	.....	.....	2
Thesoureiro	.....	1	.....	1
Pagador	.....	1	.....	1
Escrivão	.....	1	.....	1
Fiel do thesoureiro	.....	1	.....	1
Almoxarife	.....	.....	1	1
Fiel do Almoxarife	.....	.....	1	1
Despachante	.....	.....	1	1
Encarregado do Combustivel	.....	.....	1	1
Auxiliares	2	4	9	15
Guardas	1	1	2	4
Ditos rondantes	.....	.....	2	2
	13	10	18	42

(*) Destes serve um na Secretaria da Agricultura desde 26 do Setembro do 1885.

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1885.— O Secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

A 3. — E. F. D. PEDRO II. — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada, até 31 de Dezembro de 1885, as datas em que se abriram as diversas estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das estações.

ANNOS	INAUGURAÇÕES	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1885	
				POR SECÇÃO	POR KILOMETRO
	1ª SECÇÃO	PARCIAL	ACCUMULADA		
	Côrte a Belém				
1858 Março..... 29	Côrte a Queimados.....	48,210			
1885 Julho 12	Parada do Sampaio (entre Riachuelo e Engenho Novo).			kilometros 64.322	
1885 Dezembro.. 1º	Parada do Rocha (entre S. Francisco e Riachuelo).		64,322	7.875:622$214	122:440$567
1858 Novembro.. 8	Queimados a Belém.....	13,465			
1879 Fevereiro.. ..	Ramal do Campinho (entre Cascadura e Sapopemba) (*).....	1,524			
1880 Outubro.... 25	Idem da Gamboa (Estação Maritima).	1,133			
	RAMAL DE SANTA CRUZ				
1878 Dezembro.. 2	Estações do Realengo, Campo Grande e Santa Cruz	32,466		kilometros 34.000	
1884 Janeiro.... 1	Matadouro.		98,412	1.182:865$285	34:790$000
	Da Estação até o Matadouro.....	1,624			
	RAMAL DE MACACOS (**)				
1861 Agosto..... 31	Bifurcação a Macacos.....	4,929	103,341	kilometros 4.929 62:447$875	12:669$477
	2ª SECÇÃO				
	Belém a Barra				
1861 Agosto..... 1	Belém a Bifurcação.....	3,398	106,739		
1863 Julho..... 12	Bifurcação a Rodeio.....	20,321	127,060	kilometros 46.405	
1864 Agosto..... 7	Estações dos Mendes, Sant'Anna e Barra.....	22,686	149,746	13.524:572$228	291:446$443
1878 Junho..... 16	Estação do Oriente (entre Belém e Palmeiras).				
1878 Junho..... 16	Estação da Serra (idem).				
	3ª SECÇÃO				
	Barra a Entre Rios				
1865 Abril... .. 13	Barra a Ypiranga	7,399	157,145		
1865 Junho..... 18	Ypiranga a Vassouras.....	13,078	170,223		
1865 Dezembro . 17	Vassouras a Desengano.....	3,479	173,702		
1866 Novembro . 29	Desengano a Commercio.....	14,647	188,349	kilometros 89.589	
1879 Abril..... 12	Concordia (entre Desengano e Commercio).			4.738:810$026	52:894$998
1867 Maio..... 5	Commercio a Ubá.....	23,634	211,983		
1885 Julho..... 5	Estação Avellar.				
1867 Agosto..... 11	Ubá a Parahyba.....	17,052	229,035		
1867 Outubro... 13	Parahyba a Entre Rios..	10,300	239,335		
1867 Outubro... 1	Estação do Casal (entre Commercio e Ubá).				
1881 Setembro.. 28	Alliança (entre Commercio e Casal).				

(*) A importancia do ramal do Campinho não está incluida no custo da 1ª secção. Passou ao dominio da estrada por cessão do Ministerio da Guerra, em Fevereiro de 1879.

(**) Este ramal foi construido por uma empreza, em virtude do contrato celebrado em 17 de Setembro de 1860, contribuindo a estrada com a quantia de 61:461$157, importancia do terreno, trilhos e estação. Por Decreto n. 3512 de 6 de Setembro de 1865 passou o ramal para o dominio do Estado, por cessão que fizeram seus proprietarios.

ANNOS	INAUGURAÇÕES	EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS		CUSTO EM DEZEMBRO DE 1885	
				POR SECÇÃO	POR KILOMETRO
	4ª SECÇÃO	PARCIAL	ACCUMULADA		
	Entre Rios a Marianno Procopio				
1874 Setembro.. 28	Entre Rios a Sorraria.....	14,513	253,848		
1874 Setembro.. 20	Serraria a Parahybuna.....	13,661	267,509		
1875 Outubro... 31	Parahybuna a Espirito Santo.....	12,402	279,911		
1875 Outubro... 31	Espirito Santo a Mathias Barbosa....	14,662	294,573		
1885 Novembro.. 5	Estação Barão do Cotegipe (entre as estações do Espirito Santo e Mathias Barbosa).			kilometros 81.081 11.972:871$988	149:309$521
1875 Dezembro.. 30	Mathias Barbosa a Cedofeita.....	3,613	298,186		
1875 Dezembro.. 30	Cedofeita a Retiro.....	9,935	308,121		
1875 Dezembro.. 30	Retiro a Juiz de Fóra.....	8,914	317,035		
1876 Novembro.. 20	Juiz de Fora a Mariano Procopio.....	2,381	319,416		
	5ª SECÇÃO				
	Mariano Procopio a Carandahy				
1877 Fevereiro.. 1	Estações de Bomfica, Chapéo d'Uvas e João Gomes.....	46,425	365,841		
1878 Março..... 21	João Gomes a Sitio.....	39,220	405,061		
1878 Junho..... 16	Estação de Mantiqueira (entre João Gomes e Sitio).				
1878 Junho..... 16	Estação de João Ayres (idem).				
1880 Junho..... 27	Estação de Barbacena (do Sitio a Barbacena).....	15,030	420,091	kilometros 184.530 19.043:918$844	103:202$291
1881 Outubro... 28	Estação de Carandahy.....	41,965	461,056		
1882 Abril..... 12	Estação de Rossaquinha (entre Barbacena e Carandahy)				
(**) 1883 Doz... 15	Estações de Christiano Ottoni, Buarque de Macedo e Lafayette.....	42,890	503,946		
	RAMAL DE S. PAULO				
	Barra a Cachoeira				
1871 Janeiro.... 20	Barra a Vargem Alegre.....	13,705	517,651		
1871 Março..... 25	Vargem Alegre a Pinheiro.....	8,273	525,924		
1871 Setembro.. 16	Pinheiro a Barra Mansa.....	23,825	549,749		
1872 Agosto..... 10	Barra Mansa a Divisa.....	18,885	568,634		
1873 Fevereiro.. 8	Divisa a Rezende.....	17,830	586,467		
1873 Março..... 23	Rezende a Campo Bello.....	12,945	599,409		
1873 Junho..... 30	Campo Bello a Boa Vista.....	12,796	612,205	kilometros 157.198 10.376:030$338	66:006$121
1874 Setembro.. 24	Estação do Pambal (entre Barra Mansa e Divisa).				
1874 Janeiro.... 2	Parada de Itatiaya (entre Campo Bello e Boa Vista).				
1874 Julho..... 18	Boa Vista a Queluz.....	11,507	623,712		
1874 Outubro... 12	Queluz a Lavrinhas.....	17,854	641,566		
1875 Julho..... 20	Lavrinhas a Cachoeira.....	19,578	661,144		
1878 Setembro.. 4	Estação do Cruzeiro (entre Lavrinhas e Cachoeira.)				
	RAMAL DO PORTO NOVO				
	Entre Rios a Porto Novo				
1869 Junho..... 27	Entre Rios a Chiador.....	19,164	680,308	kilometros 63.764 5.328 361$625	83:563$791
1871 Janeiro.... 20	Chiador a Sapucaia.....	16,877	697,185		
1871 Agosto..... 2	Sapucaia a Porto Novo.....	27,723	724,908		
1875 Dezembro.. 2	Estação de Anta (entre Chiador e Sapucaia).				

(**) Esta data não é da inauguração, mas de entrega do trecho. Foram definitivamente franqueadas a 22 de Abril de 1884.

Secretaria da E. de F. D. Pedro II em 28 de Fevereiro de 1886. — O Secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

B 1.— E. F. D. PEDRO II.— Relação do pessoal da Secção de Contabilidade, em 31 de Dezembro de 1885

EMPREGADOS	REPARTIÇÕES			TOTAL
	ESCRIPTORIO	1ª SUB-SECÇÃO	2ª SUB-SECÇÃO	
Chefe da contabilidade	1	.....	.....	1
Official	1	.....	.....	1
Contador	.....	1	.....	1
Ajudante do dito	.....	1	.....	1
Guarda-livros	.....	.....	1	1
Ajudante do dito	.....	.....	1	1
1os Escripturarios	.....	6	1	7
2os Ditos	.....	6	1	7
Amanuenses	.....	12	.....	12
Praticantes	.....	6	.....	6
Impressor	.....	1	.....	1
Ajudante do dito	.....	1	.....	1
Auxiliares	.....	19	2	21
Serventes (servindo de continuos)	.....	2	1	3
Ditos (ao serviço da impressão)	.....	2	.....	2
Ditos (ao serviço da chancella)	.....	3	.....	3
	2	60	7	69

Escriptorio da Secção de Contabilidade em 28 de Fevereiro de 1886.— O official, *Justino Henrique Alves Jacutinga.*

E. F. D. [illegible] nço em 31 de Dezembro de 1885

ACTIVO	PASSIVO

B 3.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração da conta de Lucros e Perdas em 31 de Dezembro de 1885

RECEITA		DESPEZA	
Rendimento da estrada	12.212:955$090	Custeio da estrada	6.342:990$810
Renda de proprios	30:165$940		
Renda eventual	6:351$120	Reclamações	2:390$274
Porcentagens sobre fornecimentos	16:138$515		
Indemnisações	8:027$854	Ministerio da Agricultura :	
Vendas em leilão	8:600$500		
Multas de empregados	10:813$576	Importancia que se achava debitada a este ministerio e que por Aviso de 19 de Junho de 1884, foi mandada considerar como renda fiticia.	425$600
Multas por infracção de contratos	400$000		
Companhia E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro :		Companhia E F. S. Paulo e Rio de Janeiro :	
Importancia debitada á mesma em 30 de Setembro ultimo por infracção de accôrdo de trafego mutuo nos mezes de Novembro e Dezembro de 1881	452$500	Pela metade da conta de carretos e sellos paga pela mesma companhia, de Janeiro de 1880 a Dezembro de 1884 mandada pagar por Aviso do Ministerio da Agricultura de 16 de Setembro ultimo	7:055$090
Companhia Ferro-Carril de Juiz de Fóra :			6.352:861$774
Importancia debitada á mesma em 30 de Novembro proximo passado pela contribuição que se obrigou a pagar pela passagem de seus carros sobre o nivel da estrada, relativa aos mezes de Junho de 1883 a Dezembro de 1884	665$000	Saldo	5.941:708$321
	12.294:570$095		12.294:570$095

S. E. ou O.— Secção de Contabilidade, (2ª Sub-secção) em 28 de Fevereiro de 1886.— *Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, Guarda-livros.

B 4.—E. F. D. PEDRO II.—Balanço da receita e despeza do tra

RECEITA

Rendimento geral do trafego	Janeiro	1.439:128$670	
	Fevereiro	1.134:909$330	
	Março	1.453:696$160	
	Abril	1.231:407$400	
	Maio	1.029:941$730	
	Junho	1.231:314$190	
	Julho	1.586:458$000	
	Agosto	2.166:527$480	
	Setembro	1.735:715$650	
	Outubro	1.852:804$300	
	Novembro	1.873:446$280	
	Dezembro	1.320:523$700	18.055:872$890
Deduzindo:			
Renda pertencente ás Companhias em trafego mutuo		5.674:930$020	
» » » á taxa do transportes		167:987$780	5.842:917$800
Renda pertencente á Estrada			12.212:955$090
Rendas arrecadadas pela Thesouraria			47:730$666
			12.260:685$756

DESENVOLVIMENTO

Passagens	2.781:384$950	
Menos: Pertencente ás Companhias em trafego mutuo	196:156$580	
Pertencente á taxa de transportes	167:987$780	364:144$360
		2.417:240$590
Fretes	15.123:847$600	
» Pertencente ás Companhias em trafego mutuo	5.468:662$620	9.655:184$980
Armazenagens		17:388$560
Multas		928$860
Telegrapho	76:019$070	
» Pertencente ás Companhias em trafego mutuo	9:936$400	66:082$670
Rendas diversas	104:034$516	
» Pertencente ás Companhias em trafego mutuo	174$420	103:860$096
		12.260:685$756

Rendimento em 1885	12.260:685$756
» » 1884	11.551:917$714
Differença para mais em 1885	708:768$042

DE

Custeio da estrada: Janeiro	
Fevereiro	
Março	
Abril	
Maio	
Junho	
Julho	
Agosto	
Setembro	
Outubro	
Novembro	
Dezembro	
Saldo (*)	
Administração central	
Contabilidade	
Trafego	
Locomoção	
Via permanente	
Telegrapho	
Custeio no anno de 1885	
» » » do 1884	
Differença para menos em 1885	

Differença para mais na receita de 1885	708:768$042
» » menos no custeio de 1885	248:339$330
» » mais no saldo	957:127$372

(*) Este saldo representa 6,18 % do capital empregado na linha em trafego.
Não estão incluidas neste balanço as verbas de despeza a annullar por ter sido a respectiva importancia annullada nas competentes verbas de despeza.

S. E. ou O. Secção de Contabilidade (2a Sub-secção), 27 de Fevereiro de 1886.

B 4. - E. F. D. PEDRO II. — Balanço da receita e despeza do trabalho no anno de 1885

RECEITA

DESPEZA

DESENVOLVIMENTO

DESENVOLVIMENTO

Transportes

Arrecadações

Mortes

Telegraphos

Rendas diversas

RECEEZA

ORDINARIA:				
Rendimento da Estrada	.....	119:710$088		
Idem idem a debito do Governo Geral, Provincial e construcç	.....	112:484$610		
longamento e ramaes	.....	1.336:267$018		
Importancia de transportes concedidos gratuitamonte	.....	913:028$462		
	.....	1.991:729$310		
Renda do proprios	.....	203:507$548	4.676:727$036	
Imposto sobre voncimontos cobrado em virtude da Lei n. 294	ro.....	.....	1.080:187$125	
Outubro de 1879	rial rodante,			
Sello e direitos de nomeações de empregados	.....	900:025$660		
Taxa de transportes cobrada em virtude da Lei n. 7565 de 13 de	s para paga-			
de 1879	10,5 a 27 d.	35:595$741		
	.....	.....	935:621$401	
EXTRAORDINARIA:	o despezas			
	.....	.....	307:489$230	7.000:024$792
Multas por infracção do Regulamento				
Idem idem idem de contratos	Nacional por			
Idem de empregados	.....	.....	12:760$000	
Renda eventual: Producto da contribuição de pennas d'agua	.....	.....	78:655$360	
de objectos inuteis	.....	.....	2:600$000	
	s causados			
	a conta foi			
	.....	.....	875$000	
DEPOSITOS:	.....	.....	1:263$492	
	.....	.....	517$756	
	.....	.....	300$000	96:971$608
Importancia de cauções retidas para garantia de propostas				7.096:996$400
Idem de vencimentos do pessoal por pagar	ersas			
Idem depositada na Delegacia do Thesouro em Londres	no			
montos de cauções pela compra de material rodante £ 4004.1				
	es			
	.....	2:302$650		
MOVIMENTO DE FUNDOS:	.....	17:620$236		
	.....	3:144$762		
	.....	5:685$895		
Pagamentos feitos pela Delegacia em Londres, por conta				
ordinario £ 101.252,17,9 a 27 d	.....	171:941$507		
Importancia de diversas contas do fornecimentos a liquidar n	.....	53:326$792		
Nacional, por jogo de contas	.....	147$550		
Supprimentos recebidos do exercicio de 1885-1886	.....	159$800		
	dos Santos,			
	.....	4:044$140	258:370$392	
	gua			
	.....	22:999$945		
	.....	19:154$217		
	.....	14:905$311	57:059$473	
	.....	1:390$542		
	.....	3:703$297	5:093$839	
	.....	1:748$689		
	.....	26$400	1:775$089	
	.....	3:905$000		
	.....	61$500		
	.....	1:191$924		
	.....	65$435	5:223$859	
	ção			
	.....	.....	2:416$650	
			12:072$780	
	.....	.....	721$965	
	.....	.....	34:419$808	47:214$553
	geral da			
	.....	.....	5.900:000$000	
	ucção de			
	.....	.....	164:384$630	
	.....	.....	36:169$320	
	.....	.....	456:433$258	6.556:987$208
				14.049:013$690

S. E. O.— Sub-secção de Contabilidade, em 28 de Fevereiro d a-livros, *Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme.*

B. 5. — E. F. D. PEDRO II. Synopse da Receita e Despeza effectiva (no Rio de Janeiro e no Estrangeiro) no exercicio de 1884-1885

RECEITA

DESPEZA

B 6.—E. F. D. PEDRO II.—Capital empregado em 31 de Dezembro de 1885

Custo da Estrada:			
1ª Secção	.....	7.875.622$214	
2ª »	.....	13.524:572$228	
3ª »	.....	4.738:810$026	
4ª »	.....	11.972:871$988	
5ª »	.....	19.043:918$844	
Ramal do Santa Cruz	.....	1.182:865$285	
» de Macacos (inclusive a Estação)	.....	62:447$857	
» de S. Paulo	.....	10.376:030$338	
» do Porto Novo do Cunha	.....	5.328:361$625	
» do Paty do Alferes (exploração)	.....	11:678$770	74.117:179$175
Estações	.....	.....	9.026:645$094
Officinas e depositos em S. Diogo	.....	.....	1.194:116$437
» no Engenho de Dentro	.....	.....	1.529:941$656
Depositos de machinas na Barra e Entre-Rios	.....	.....	98:263$247
Material rodante	.....	.....	9.115:971$970
Proprios diversos	.....	.....	200:600$590
Machinas de imprimir, utensilios e apparelhos das Estações	.....	.....	234:470$615
Mobilia	.....	.....	133:331$237
Instrumentos e livros de engenharia	.....	.....	1:440$993
Deposito central:			
Existencia	553:201$833		
Combustivel em viagem	58:008$723	611:210$556	
Existencia nos depositos filiaes, a saber:			
Deposito de trafego	37:817$719		
» da locomoção	168:496$753		
» da via permanente	343:091.030		
» do telegrapho	76:220$047	625:625$549	1.236:836$105
			96.888:797$119

S. E. O.—Secção de Contabilidade, 2ª Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1886.—*Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, Guarda-livros.

B 7.— E. F. D. Pedro II.— Demonstração da despeza effectiva por conta do credito ordinario desde o exercicio de 1866-1867 até o de 1884-1885, e dos creditos votados pela assembléa geral legislativa para a mesma despeza.

Exercicio de 1866-1867

Credito especial concedido pelo Decreto n. 3728 de 7 de Novembro de 1866		2.604:416$563
Despeza effectiva		2.368:380$747
Excesso de credito		236:035$816

Exercicio de 1867-1868

Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 de Setembro de 1867 e Decreto n. 4286 de 10 de Dezembro de 1868		2.097:752$334
Despeza effectiva		2.249:246$027
Excesso de despeza		151:493$693

Exercicio de 1868-1869

Credito votado pela Lei n. 1507 de 27 de Setembro de 1867 e Decreto n. 4442 de 24 de Dezembro de 1869		2.589:651$270
Despeza effectiva		2.936:214$961
Excesso de despeza		346:563$691

Exercicio de 1869-1870

Credito votado pelas Leis ns. 1507, 1587 e 1750, de 26 de Setembro de 1867, de 28 de Junho e 20 de Outubro de 1869 e Decreto n. 4659 de 26 de Dezembro de 1870		2.000:000$000
Idem extraordinario concedido pelo Decreto n. 4474 de 16 de Fevereiro de 1870		2.407:220$467
Idem, idem, idem pelo Decreto n. 4609 de 15 de Outubro de 1870		925:827$650
		5.333.048$117
Despeza effectiva		5.010:251$082
Excesso de credito		322:797$035

Exercicio de 1870-1871

Creditos votados pelas Leis ns. 1764 e 1836 de 26 de Junho e 27 de Setembro de 1870 e Decreto n. 4849 de 18 de Dezembro de 1871		2.034:050$000
Decreto n. 4608 de 15 de Setembro de 1870 (extraordinario)		3.365:950$000
		5.400:000$000
Despeza effectiva		5.400:000$000
A despeza total neste exercicio foi de		7.809:390$220
Importancia despendida por conta do credito da Lei n. 1953 de 17 de Junho de 1871 (construcção do prolongamento)		2.409:390$220
		5.400:000$000

Exercicio de 1871-1872

Credito votado pela Lei n. 1836 de 27 de Setembro de 1870 § 7º e Decretos ns. 5021 e 5148 de 20 Julho e 27 de Novembro de 1872		5.647:825$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	4.679:889$729	
» em Londres	617:396$522	5.297:286$251
Excesso de credito		350:538$749

Exercicio de 1872-1873

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873		3.908:811$000
Despeza effectiva no Rio Janeiro	4.181:704$100	
» em Londres	939:802$115	5.121:506$215
Excesso de despeza		1.212:695$215

Exercicio de 1873-1874

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873 e Decretos ns. 5602 e 5610 de 25 de Abril de 1874 e 5843 B de 31 de Dezembro do mesmo anno		1.585:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.760:285$685	
» em Londres	918:589$220	4.678:874$905
Excesso de despeza		93:874$905

Exercicio de 1874-1875

Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873		3.908:811$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	3.860:521$873	
» em Londres	413:997$297	4.274:519$170
Excesso de despeza		365:708$170

Exercicio de 1875-1876

Credito votado pela Lei n. 2640 de 22 de Setembro de 1875 e Decretos ns. 6112 e 6141 de 11 de Dezembro de 1876		1.830:186$856
Despeza effectiva no Rio de Janeiro	1.441.880$126	
» em Londres	389:213$366	1.831:093$492
Excesso de despeza		906$636

Exercicio de 1876-1877

Credito votado pela Lei n. 2670 de 20 de Outubro de 1875 e Decretos ns. 6815 e 6816 de 29 de Dezembro de 1877		5.174:994$755
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.677.049$511
Excesso de despeza		502:054$756

Exercicio de 1877-1878

Credito votado pela Lei n. 2792 de 20 de Outubro de 1877 e Decretos ns. 695 de 28 de Janeiro e 7102 e 7103 de 30 de Novembro, todos de 1878		5.100:268$337
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.110:967$969
Excesso de despeza		10:697$632

Exercicio de 1878-1879

Credito votado pela Lei n. 2792 de 20 de Outubro de 1877		4.500:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres		5.452.332$570
Excesso de despeza		952:332$570

Exercicio de 1879-1880

Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 de Outubro de 1879	5.370:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	5.435:197$844
Excesso de despeza	65:197$844

Exercicio de 1880-1881

Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 de Outubro de 1879 e outras	5.925:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.617:824$891
Excesso de despeza	692:824$891

Exercicio de 1881-1882

Credito votado pela Lei n. 3017 de 5 de Novembro de 1880 e outras	5.583.990$858
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.536:316$159
Excesso de despeza	952:325$301

Exercicio de 1882-1883

Credito votado pela Lei n. 3141 de 31 de Outubro de 1882 e outras	7.183:990$858
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	7.061:007$757
Excesso de credito	122:983$101

Exercicio de 1883-1884 (*)

Credito votado pela Lei n. 3141 de 31 de Outubro de 1882	7.000:000$000
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	6.876:007$963
Excesso de credito	123:992$037

Exercicio de 1884-1885 (*)

Credito votado de Lei n. 3230 de 3 de Setembro de 1884	7.079:272$500
Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres	7.096:996$400
Excesso de despeza	17:723$900

(*) Estes exercicios ainda não estão liquidados no Thesouro Nacional.

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 1886.— *Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, Guarda-livros.

B 8. — E. F. D. PEDRO II.— Comparação da receita e despeza nos exercicios de 1866-1867 a 1884-1885 com indicação das médias da receita e despeza por kilometro em trafego nos mesmos exercicios

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1866-1867			
Receita	2.090:005$652	145.304 k	14:383$675
Despeza effectiva	2.368:380$747		16:299$486
Deficit	278:375$095		
Relação da despeza para a receita	113.32 %		
1867-1868			
Receita	2.609:687$387	197.631 k	13:204$848
Despeza effectiva	2.249:246$027		11:381$038
Saldo	360:441$360		
Relação da despeza para a receita	86.18 %		
1868-1869			
Receita	3.738:574$630	202.564 k	18:456$263
Despeza effectiva	2.936:214$961		14:495$245
Saldo	802:359$669		
Relação da despeza para a receita	78.53 %		
1869-1870			
Receita	4.007:360$928	221.506 k	22:565$348
Despeza effectiva	5.010:251$082		22:612$905
Deficit	1.002:890$154		
Relação da despeza para a receita	125.02 %		
1870-1871			
Receita	5.247:813$923	237.550 k	22:091$407
Despeza effectiva	5.400:000$000		22:732$506
Deficit	152:186$077		
Relação da despeza para a receita	109.90 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1871-1872			
Receita	1.911.927$020	301.585 k	16:126$621
Despeza effectiva	5.297:286$251		17:391$845
Deficit	385:359$231		
Relação da despeza para a receita	107.81 %		
1872-1873			
Receita	6.818:362$570	239.580 k	27.167$105
Despeza effectiva	5.121:503$215		18:081$884
Saldo	1.726:856$355		
Relação da despeza para a receita	74.78 %		
1873-1874			
Receita	6.213:622$078	371.817 k	16:577$718
Despeza effectiva	1.678.871$ 05		12:183$091
Saldo	1.534:747$173		
Relação da despeza para a receita	75.30 %		
1874-1875			
Receita	8.138:428$989	119.611 k	20:108$511
Despeza effectiva	4.174:519$170		9:947$763
Saldo	4.233:909$819		
Relação da despeza para a receita	49.47 %		
1875-1876			
Receita	7.969:143$545	178.666 k	16:618$657
Despeza effectiva	4.831.093$492		10:092$827
Saldo	3.138:050$053		
Relação da despeza para a receita	60.62 %		
1876-1877			
Receita	8.557:755$218	521.898 k	16:397$371
Despeza effectiva	5.677:049$511		10:877$699
Saldo	2.880:705$704		
Relação da despeza para a receita	66.33 %		
1877-1878			
Receita	9.153:342$301	560.919 k	16:318$474
Despeza effectiva	5.150:967$069		9:111$773
Saldo	4.042:375$235		
Relação da despeza para a receita	55.83 %		

EXERCICIOS	IMPORTANCIA	EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO	MÉDIA DA RECEITA E DESPEZA POR KILOMETRO EM TRAFEGO
1878-1879			
Receita	10.880:959$097	621.752 k	17:500$481
Despeza effectiva	5.452:332$570		8:769$304
Saldo	5.428:626$527		
Relação da despeza para a receita	50.10 %		
1879-1880			
Receita	10.284:083$761	633.725 k	16:227$991
Despeza effectiva	5.435:197$844		8:586$587
Saldo	4.848:885$917		
Relação da despeza para a receita	52.85 %		
1880-1881			
Receita	13.241:799$036	448.332 k	29:533$468
Despeza effectiva	6.617:824$891		14:760$991
Saldo	6.623:974$145		
Relação da despeza para a receita	49.98 %		
1881-1882			
Receita	11.886:684$820	682.571 k	17:420$225
Despeza effectiva	6.536:316$159		9:576$023
Saldo	5.350:368$661		
Relação da despeza para a receita	54.98 %		
1882-1883			
Receita	12.888:420$981	682.571 k	19:313$547
Despeza effectiva	7.061:007$757		10:008$116
Saldo	5.827:413$224		
Relação da despeza para a receita	54.78 %		
1883-1884 (*)			
Receita	10.889:608$730	724.908 k	15:022$056
Despeza effectiva	6.876:007$963		9:485$352
Saldo	4.013:600$767		
Relação da despeza para a receita	63.14 %		
1884-1885 (*)			
Receita	12.294:748$378	724.908 k	16:960$425
Despeza effectiva	7.096:996$400		9:790$202
Saldo	5.197:751$978		
Relação da despeza para a receita	57.72 %		

(*) Ainda não estão liquidados no Thesouro Nacional.

Rio de Janeiro, 28 de Fevereiro de 1886.— *Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, Guarda-livros.

B 9.—E. F. D. PEDRO II. Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1885

ESTAÇÕES		VIAJANTES														MER
1ª secção																
2ª secção																
3ª secção																
4ª secção																
5ª secção																
Ramal do Cambuci																
Ramal de Santa Cruz																
Ramal de Guaratiba																
Ramal de S. Paulo																
Ramal do Porto Novo																
Total geral																

B 9.—E. F. D. PEDRO II. Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1885

VIAJANTES																		MERCADORIAS								

são da renda pertencente ás estradas estranhas

MERCADORIAS						RENDAS DIVERSAS	ARMAZENAGENS	TELEGRAPHO	MULTAS	PRODUCTO GERAL
CAFÉ		DIVERSOS		TOTAL						
PESO	PRODUCTO	PESO	PRODUCTO	PESO	PRODUCTO					
12.758.002	393:514$860	22.460.264	334:893$260	35.218.266	728:408$120	2:857$140	1:128$740	5:262$270	155$000	976:822$200
10.335.234	311:166$460	19.003.510	283:242$180	29.338.744	594:408$640	3:111$400	1:134$320	4:633$420	230$000	820:965$600
14.354.880	439:418$180	20.824.065	306:578$240	35.178.945	745:996$420	3:087$670	1:294$860	5:383$000	50$000	995:488$710
10.299.584	315:074$560	20.152.997	314:201$360	30.452.581	629:275$920	5:668$980	1:374$880	5:212$040	35$000	869:436$090
7.297.842	221:573$820	21.478.432	307:640$760	28.776.274	529:214$580	5:825$140	1:437$320	5:436$400	35$000	769:819$100
11.403.032	331:814$660	19.681.284	288:408$560	31.084.316	620:223$220	3:685$390	1:383$220	5:440$750	10$000	870:930$020
66.448.574	2.012:562$540	123.600.552	1.834:964$360	190.049.126	3.847:526$900	24:235$720	7:753$340	31:367$580	515$000	5.303:461$720
15.222.600	466:965$400	22.504.698	345:212$960	37.727.298	812:178$360	3:298$650	2:790$360	5:664$490	40$000	1.073:161$420
14.812.217	761:602$080	22.056.060	341:612$340	46.868.277	1.102:214$420	3:036$840	1:345$560	6:400$220	35$000	1.392:275$260
16.663.893	524:268$050	25.061.715	342:475$910	39.725.608	866:743$960	13:355$030	1:266$200	5:632$700	165$000	1.155:196$610
19.206.354	606:218$480	22.396.054	337:362$100	41.602.408	943:580$580	5:128$680	1:428$140	5:617$040	141$560	1.200:119$770
10.471.765	623:118$200	21.532.633	314:932$700	42.004.398	938:050$900	3:675$900	1:519$940	5:704$150	5$000	1.193:274$540
19.327.765	295:580$060	22.581.800	320:563$700	31.909.565	616:143$760	3:398$610	1:285$020	5:696$490	27$300	895:465$770
75.704.594	3.276:752$270	134.132.960	2.002:159$710	239.837.554	5.278:911$980	31:893$710	9:635$220	34:715$090	413$860	6.909:493$370
12.153.168	5.289:314$810	257.733.512	3.837:124$070	429.886.680	9.126:438$880	56:129$430	17:388$560	66:082$670	928$860	12.212:955$090
15.365.462	4.733:304$840	258.946.392	3.796:678$980	414.311.854	8.529:983$820	39:669$910	20:599$490	68:162$150	830$700	11.502:561$370
15.787.706	556:009$970	.....	40:445$090	15.674.826	596:455$060	16:459$520	.....	.....	89$160	710:393$720
.....	.....	1.212.880	.....	.....	.....	.....	3:210$930	2:079$480		

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 10. E. F. D. PEDRO II. - Demonstração das receitas por mezes no anno de 1885, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

movimento e producto de v

	S OS SANTOS		ENGENHO DE DENTRO					TA DO GOVERNO DA ORTE PARA OS BIOS E VICE-VERSA			TOTAL GERAL			
	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE		TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
J	28	9.147	1.971	7.388	9.359	1:857$800	1.114	371	1.933	339$700	45.327	135.320	181.647	29:031$600
F	7	8.170	1.860	6.816	8.676	1:743$900	932	319	2.725	459$800	42.253	128.148	170.401	27:083$100
N	36	9.475	1.955	7.809	9.764	1:945$500	1.040	380	4.234	697$500	49.108	148.486	197.594	31:442$000
A	1	9.153	1.835	7.839	9.674	1:915$200	1.062	350	5.208	817$400	47.512	145.224	192.736	30.639$100
N	16	9.699	1.961	7.868	9.829	1:942$100	1.190	356	5.466	919$100	54.820	156.395	211.215	33:090$200
J	8	9.840	2.244	7.833	10.077	2:036$100	1.321	308	5.703	936$700	58.103	150.343	208.446	34:622$400
1	06	55.784	11.826	45.553	57.379	11:440$600	6.659	2184	25.299	4:170$200	297.123	864.916	1.162.039	187:928$400
J	4	9.568	2.146	8.075	10.221	2:048$100	1.277	383	5.989	993$400	63.496	153.801	217.297	35:444$500
A	0	9.762	2.326	8.388	10.714	2:152$900	1.212	423	6.568	1:042$600	72.566	158.093	230.659	38:469$500
S	26	8.901	2.053	7.958	10.011	1:998$200	1.103	328	6.870	1:155$400	61.811	148.310	210.121	34:425$300
C	8	9.215	2.022	8.184	10.206	2:036$500	1.210	333	7.095	1:153$700	53.968	153.391	212.359	34:351$900
N	7	9.751	2.474	8.499	10.973	2:219$900	1.260	307	5.983	974$500	68.497	155.586	224.083	37:052$800
D	8	9.993	2.257	8.432	10.689	2:132$800	1.338	415	1.944	415$300	64.641	157.100	218.741	35:453$900
2	03	57.190	13.278	49.536	62.814	12:588$400	7.400	2379	34.449	5:734$900	386.949	926.281	1.313.230	215:197$900
T	9	112.974	25.104	95.089	120.193	24:020$000	14.059	4763	59.748	9:905$100	684.072	1.791.197	2.475.269	403:126$300
	8	99.606	24.629	86.876	111.505	22:152$900	12.863	3845,5	49.617,5	8:009$500	578.345	1.591.861,5	2.170.206,5	356:412$700
1	1	13 368	475	8.213	8.688	1:876$100	1.196	618,5	10.131,5	1:895$600	105.727	199.336,5	305.063,5	46:713$600
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

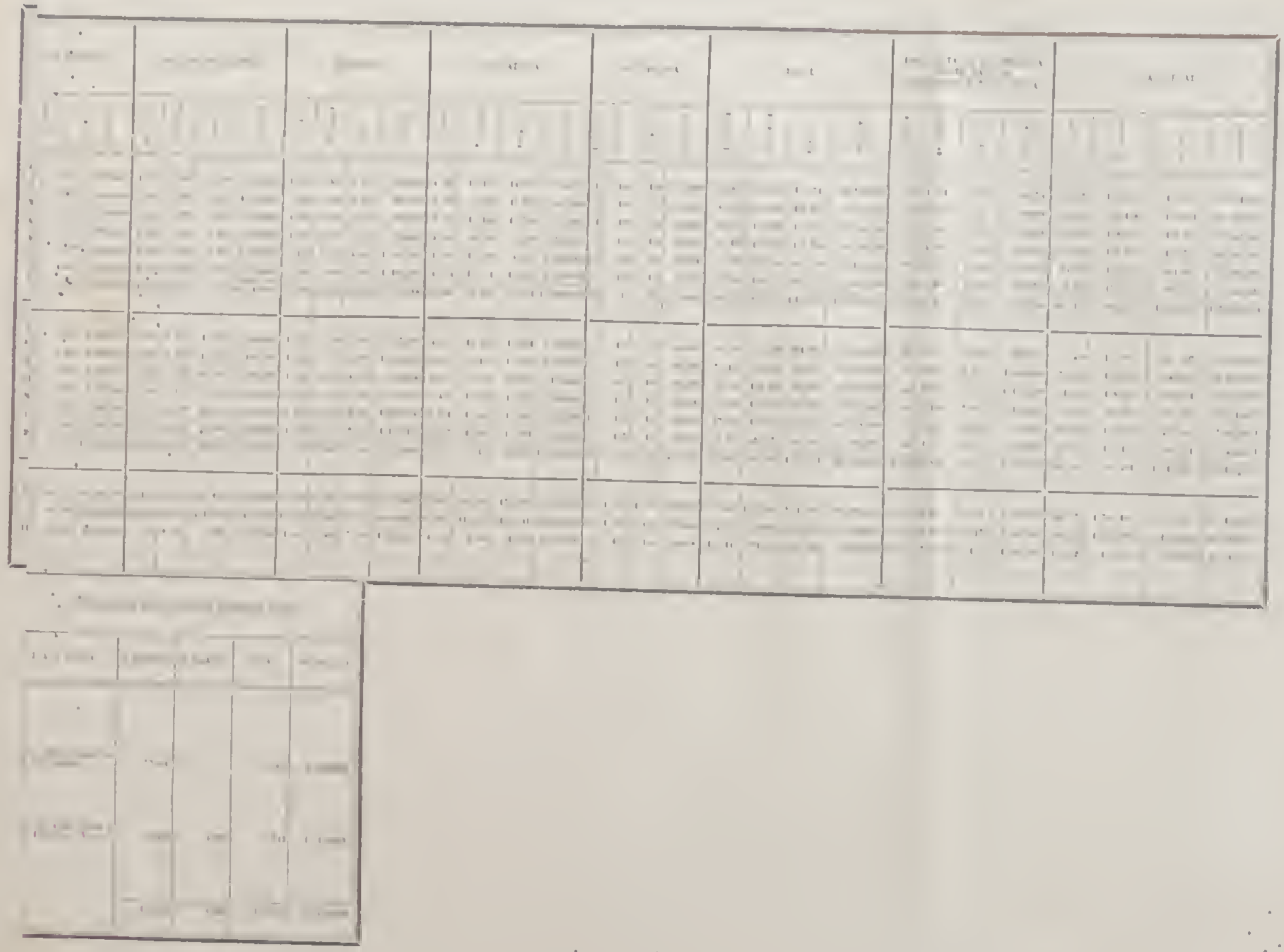
*, Estão incluidas neste quadro as passagens abaixo

IDA E VOLTA	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	PR
tre Côrte, Cascadura e intermedias.....	77.000	.....	77.000	2
rridas entre Côrte e S. Francisco Xavier.	58.426	4.886	63.312	1
	135.426	4.886	140.312	3

or, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 11. E. F. D. PEDRO II. Demonstração por mezes de movimento e producto de viajantes dos suburbios no a

movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1885



s em trafego mutuo para a receita geral

	MERCADORIAS					TELEGRAPHO	RENDAS DIVERSAS	PRODUCTO GERAL
		DIVERSOS		TOTAL				
		Peso	Producto	Peso	Producto			
E. F.	82$420	1.119.073	37:572$380	4.781.376	170:454$800	2:086$300	.....	244:986$970
	25$420	1.656.661	55:053$940	7.182.086	251:579$360	2:166$230	.....	332:358$590
	07$340	2.775.734	92:626$320	11.963.462	422.034$160	4:252$530	.....	577:345$560
E. F.	83$880	6.935	157$920	1.039.726	29:741$700	16$500	.....	30:151$560
	05$260	6.659	129$480	1.234.842	35:234$740	4$000	.....	35:620$920
	89$140	13.594	287$300	2.274.568	64:976$440	20$500	.....	65:772$480
E. F.	9$120	174.531	2:643$740	6.145.467	185:741$860	338$500	.....	196:304$400
	3$400	214.801	4:258$940	10.647.427	321:832$340	557$500	.....	338:082$620
	6$520	389.332	6:902$680	16.792.894	507:564$200	946$000	.....	534:387$020
E. F.	.....	709.368	8:789$260	709.368	8:789$260	353$600	.....	16:970$500
	.....	916.980	11:390$920	916.980	11:390$920	346$000	.....	18:247$920
	.....	1.626.348	20:180$180	1:626.348	20:180$180	699$600	.....	35:218$420
E. F.	787$440	116.531	1:695$340	2.221.179	47:973$780	326$000	.....	53:974$640
	36$120	162.805	2:112$120	3.364.272	72:648$240	353$300	.....	78:904$860
	14$560	279.336	3:807$460	5.585.451	120:622$020	679$300	.....	132:879$500
E. F.	64$120	1.343.575	48:841$420	1.969.786	52:305$540	413$500	.....	61:848$170
	70$640	2.305.488	71:337$340	2.575.228	77:837$980	539$700	.....	106:211$540
	34$760	4.149.063	120:208$760	4.545.014	130:143$520	953$200	.....	168:059$710
E. F.	55$160	859.357	14:016$920	14.587.402	449:872$080	1:096$700	.....	489:283$560
	39$580	1.850.457	25:800$720	27.345.468	858:670$300	1:515$800	.....	912:890$200
	24$740	2.709.814	39:817$640	41.932.870	1.308:542$380	2:612$300	.....	1.402:182$760
E. F. V	07$160	16.377	381$400	76.610	1:678$560	293$200	.....	8.444$900
	34$800	17.630	337$260	33.046	669$060	264$500	.....	7:764$820
	28$960	34.007	718$660	109.656	2:347$620	537$700	.....	16:179$720
E. F. J	55$060	20.758	347$560	1.843.007	71:702$620	26$000	.....	73:110$940
	37$180	20.658	290$680	1.491.517	58:027$860	19$500	.....	59:497$440
	92$240	41.416	638$240	3.334.524	129:730$480	45$500	.....	132:608$380
F. C. P	67$060	15.773	277$460	2.200.531	72:444$520	.....	.....	72:736$340
	25$960	20.348	288$980	3.153.095	103:231$940	.....	.....	103:454$700
	10$020	36.121	566$440	5.353.626	175:676$460	.....	.....	176:191$040
F. C DE	98$720	196.821	2:085$980	256.870	2:684$700	.....	.....	2:858$840
	57$800	187.398	2:038$100	284.083	2:995$900	.....	.....	3:171$160
	56$520	384.219	4:124$080	540.953	5:680$600	.....	.....	6:030$000
E. F. R	65$900	8.221	194$960	412.949	9:760$860	38$000	.....	10:909$810
	86$200	12.447.205	290:072$720	94.472.315	2.897:258$920	10:804$630	.....	3.257:764$400
1884	61$440	2.793.303	104:043$160	15.265.818	537:004$600	4:134$250	.....	680:024$880
	00$600	25.428	410$460	3.206.712	91:411$060	18$500	.....	92:476$460
	39$780	667.011	10:436$860	12.633.657	378:176$640	729$000	.....	399:742$740
	.....	1.780.512	21:154$480	1.780.512	21:154$480	466$500	.....	35:422$680
	25$860	312.020	4:161$720	6.285.827	135:687$580	620$500	.....	148:753$340
	15$820	2.189.566	63:400$040	2.415.254	69:415$860	487$900	256$000	82:636$140
	75$420	1.750.996	32:433$060	20.141.343	664:008$480	939$600	.....	703:489$620
	88$480	10.451	105$660	56.919	1:194$140	138$500	.....	3:607$980
	46$920	14.737	613$140	5.529.739	182:860$060	.....	.....	182:972$520
	34$560	232.695	3:297$820	465.786	5:132$380	.....	.....	5:564$120
	88$880	9.826.719	240:056$400	67.781.567	2.086:045$280	7:554$750	256$000	2.334:690$480
DIFFERENÇ	97$320	2.620.486	50:016$320	26.690.748	811:213$640	3:249$880	.....	923:073$920
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	256$000	

Secç

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 12. Demonstração do movimento e receita que pertenceram as diversas companhias em trafego mutuo para a receita geral da Estrada no anno de 1885

| ANNO DE 1885 | [illegible] | [illegible] | [illegible]

B 13. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração da receita com que a E. F. D. Pedro II concorreu para as companhias em trafego mutuo no anno de 1885

VERBAS DE RECEITA	E. F. S. PAULO E RIO DE JANEIRO	E. F. REZENDE A AREAS	E. F. LEOPOLDINA — RAMAL DA SERRARIA (EX-UNIÃO MINEIRA)	E. F. D'OESTE DE MINAS	E. F. UNIÃO VALENCIANA	E. F. MINAS AND PIO	E. F. LEOPOLDINA	E. F. VASSOURENSE	F. C. PARAHYBUNA E PONTO DAS FLÔRES	F. C. DE SANTA CRUZ A ITAGUAHY	COMPANHIA DE CARRIS URBANOS	COMMISSÃO DE GADO DE PARANHOS & C.ª	E. F. JUIZ DE FÓRA E PIAU	E. F. RIO DAS FLÔRES	PRODUCTO GERAL
1º Semestre — Viajantes	46:750$600	78$800	6:840$700	6:193$000	3:526$780	6:406$090	16:905$520	1:703$700	.....	.....	.....	.....	256$410	.....	88:662$500
1º Semestre — Bagagens	2:919$000	10$120	172$780	199$240	173$720	373$600	316$440	33$760	.....	.....	35$660	.....	11$680	.....	4:246$000
1º Semestre — Encommendas	16:000$700	202$740	2:138$300	1:194$460	1:308$560	2:198$920	2:747$760	353$040	262$360	178$500	7:854$020	.....	96$660	.....	34:336$020
1º Semestre — Animaes	684$850	9$080	89$840	87$800	38$680	32$100	308$100	7$300	5$200	.....	4$100	47$000	9$420	.....	1:363$470
1º Semestre — Vehiculos	83$200	.....	100$400	48$000	.....	62$260	143$040	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	436$900
1º Semestre — Mercadorias	120:510$900	3:501$240	30:371$200	43:159$220	31:326$340	86:323$300	87:788$740	2:806$920	4:693$020	1:505$540	3$140	.....	2:520$100	.....	414:510$060
1º Semestre — Telegrammas	2:907$360	15$600	377$700	236$500	285$500	212$600	522:800	29$500	.....	.....	.....	.....	19$000	.....	4:607$560
1º Semestre — Somma	189:856$610	3:817$580	40:090$920	51:119$120	36:660$780	95:609$070	108:732$400	4:934$220	4:960$580	1:684$040	7:936$920	47$000	2:913$270	.....	548:362$510
2º Semestre — Viajantes	52:400$600	67$600	9:741$800	6:298$600	3:340$380	10:169$230	22:987$660	1:629$900	.....	.....	.....	.....	337$810	511$700	107:485$280
2º Semestre — Bagagens	3:317$200	20$030	304$580	172$240	129$580	561$880	485$680	31$240	.....	.....	13$000	.....	16$160	15$960	5:067$580
2º Semestre — Encommendas	17:040$640	200$820	2:538$700	1:095$920	1:680$440	3:360$760	3:770$920	317$440	274$620	220$500	9:355$130	.....	157$580	230$000	40:243$470
2º Semestre — Animaes	1:515$960	6$300	92$080	153$200	62$140	188$260	359$740	18$600	.....	.....	120$000	.....	6$720	.....	2:523$000
2º Semestre — Vehiculos	43$740	.....	58$200	14$140	.....	.....	80$800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	196$880
2º Semestre — Mercadorias	131:356$120	3:138$440	38:489$140	53:261$140	29:862$080	104:819$360	115:591$400	1:953$320	3:886$080	1:284$920	$400	.....	2:301$580	1:935$340	487:879$320
2º Semestre — Telegrammas	2:897$730	17$500	491$400	187$000	336$400	296$900	710$700	39$800	.....	.....	.....	.....	29$500	26$800	5:033$730
2º Semestre — Rendas diversas	174$420	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	174$420
2º Semestre — Somma	208:746$410	3:450$720	51:715$900	61:182$240	35:411$020	119:396$390	143:986$900	3:990$300	4:160$700	1:505$420	9:488$530	.....	2:849$350	2:719$800	648:603$680
Total do anno de 1885	398:603$020	7:268$300	91:806$820	112:301$360	72:071$800	215:005$460	252:719$300	8:924$520	9:121$280	3:189$460	17:425$450	47$000	5.762$620	2:719$800	1.196:966$190
Anno de 1884 — Viajantes	95:044$300	235$100	13:916$500	13:358$160	7:519$920	11:991$180	16:075$730	562$300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	158:703$190
Anno de 1884 — Bagagens	6:091$580	34$280	452$980	334$980	459$580	504$460	337$520	9$700	.....	.....	4$920	.....	.....	.....	8:230$000
Anno de 1884 — Encommendas	33:084$400	446$480	3:647$000	2:655$860	2:857$200	2:638$680	2:783$020	109$920	460$480	496$020	15:910$710	.....	.....	.....	65:089$770
Anno de 1884 — Animaes	1:947$400	33$240	135$620	176$100	80$840	44$880	380$420	3$100	.....	.....	154$700	4:928$000	.....	.....	7:884$300
Anno de 1884 — Vehiculos	82$340	26$000	97$200	128$800	23$400	64$620	101$340	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	524$200
Anno de 1884 — Mercadorias	262:698$440	8:007$440	39:137$680	98:572$460	67:241$880	111:842$420	93:395$060	822$060	7:742$960	3:121$780	11$400	.....	.....	.....	712:593$380
Anno de 1884 — Telegrammas	5:452$680	43$900	652$300	566$600	666$900	227$900	473$100	15$000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8:098$380
Anno de 1884 — Total do anno de 1884	404:401$140	8:826$940	78:039$280	115:792$960	78:849$720	127:314$140	113:546$190	1:522$080	8:203$440	3:617$800	16:081$730	4:928$000	.....	.....	961:123$420
Differenças em 1885. Para mais	.....	.....	13:767$540	3:491$600	.....	87:691$320	139:173$110	7:402$440	917$840	.....	1:343$720	.....	5:762$620	2:719$800	235:842$770
Differenças em 1885. Para menos	5:798$120	1:558$640	.....	.....	6:777$920	.....	.....	.....	.....	428$340	.....	4:881$000			

OBSERVAÇÕES.— As companhias Juiz de Fóra, o Piáu e Rio das Flôres, inauguraram o trafego mutuo com esta estrada, a primeira em Janeiro e a segunda em Novembro do anno de 1885.
Em Janeiro de 1885 cessou a cobrança da commissão do gado, por conta de Paranhos & C.ª, cessionarios.
Secção de Contabilidade, 1ª Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1886.

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

MOVIMENTO DA RENDA

Conta da E. F. D. Pedro II pelas estações	5.453:561$552	
» » — por fretes cobrados	5.950:111$260	
Crédito do Governo — Conta do imposto de transito	155:848$400	
Conta do trafego mutuo — pelas estações	1.002:812$270	
» » » — por fretes cobrados	4.469:150$980	17.031:484$462
mutuo	627:154$960	
» — por imposto de transito	12:139$380	
no Geral, Provincial, e Companhias	187:418$530	826:712$870
	19:455$183	
cobrar por conta da E. F. D. Pedro II	85:985$260	
» » » do trafego mutuo	46:125$560	151:566$003
ao trafego mutuo		193:320$840
Total geral		18.203:084$175

BALANÇO DO DINHEIRO REMETTIDO

terior	63:344$300	
	17.031:484$462	17.094:828$762
em Janeiro de 1886		55:005$920
mento arrecadado		17.039:822$842

Demonstração do saldo a arrecadar no anno seguinte:

Verbas de receita	Producto
Passagens	11:333$750
Telegrapho	309$800
Armazenagens	139$340
Rendas diversas	306$460
Multas	8$000
Fretes	42:908$570
Total	55:005$920

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 14. — E F D. PEDRO II — Balancete do anno de 1885

RENDA ACCUMULADA NO ANNO

MOVIMENTO DA RENDA

RENDA PROPRIA DA E F D PEDRO II

BALANÇO DO DINHEIRO REMETTIDO

RENDA PERTENCENTE AO TRAFEGO MUTUO

Demonstração do saldo a arrecadar no anno seguinte.

B 15. — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica dos passageiros embarcados nas estações desta e das Estradas em trafego mutuo, com declaração dos destinos e das respectivas classes e productos ne

PROVENIENCIA												

em trafego mutuo, com declaração dos destinos e das respectivas classes e productos no anno de 1885

s de productos no anno de 1885

AL DA SERV			EIRO	E. F. LEOPOLDINA					TOTAL				
se	Total	Pro	Producto	Ida o volta	1ª classe	2ª classe	Total	Producto	Ida o volta	1ª classe	2ª classe	Total	Producto
09	1.816	14:2	80:906$750	1.501	1.510	2.112	5.123	48:680$200	62.441,5	274.553	899.641	1.236.635,5	780:110$380
									143	7.865	34.220	42.228	6:160$400
									2.060	88.989	78.428	169.477	31:352$900
									193	1.281	2.649	4.123	567$200
									2.644	39.610	123.426	165 680	20:996$800
									1.728	10.406	20.006	32.140	4:438$800
									6.888	105.134	352.483	464.505	62:118$350
									8.506	25.096	52.130	85.732	19:509$400
									4 543	21.304	98.311	124.158	25:123$900
									2.291	9.309	41.466	53.066	11:039$000
									9.509	45.050	144.282	198.841	48:542$600
									835	924	13.687	15.446	10:346$400
									436	1.735	12.955	15.126	14:064$800
									207	1.125	7.404	8.736	8:943$600
					4	16	20	120$000	245	1.252	9.707	11.204	12:508$600
					4	16	20	120$000	40.228	359.080	991.154	1.390.462	275:704$750
									355	1.343	12.922	14.620	10:688$550
									142	1.010	12.439	13.591	12:771$700
									2.285	1.670	28.861	32.816	45:323$650
										6	1.223	1.229	1:536$700
									2.782	4.029	55.445	62.256	70:320$600
									465	1.020	6.495	7.980	10:768$250
									42	90	2.493	2.625	1:841$100
									28	315	6.360	6.703	4:505$200
									233	698	3.584	4.515	4:249$150
									275	1.283	10.604	12.162	9:634$250
									273	2.447	8.193	10.913	10:782$550
65	414	1:5							322	3.250	11.172	14.744	16:007$600
5			5:341$350		341	685	1.026	5:297$200	1.439	8.296	31.671	41.406	81:373$550
65	414	1:5	5:341$350		341	685	1.026	5:297$200	2.612	16.379	74.077	93.068	128:393$400
									379	2.151	4.637	7.167	10:932$450
									173	1.673	5.063	6.909	9:233$300
									215	2.531	7.326	10.072	10:163$400
5			1:604$400						718	6.803,5	19.518	27.039,5	38:459$600
									142	1.103	2.758	4.003	5:182$200
									67	1.014	2.639	3.720	3:623$050
									266	2.746	11.391	14.403	18:699$000
									73	377	1.215	1.665	2:829$550
5			2:374$050						431	4.026	15.416,5	19.873,5	32:096$300
									82	1.489	7.597	9.168	6:932$700
									69	1.015	5.058	6.142	6:025$700
			186$800						43	1.001,5	4.610,5	5.655	5:989$150
			625$300						155	2.006	7.128	9.289	11:173$850
									73	1.220	5.044	6.337	5:980$350
									233	3.072	8.410	11.715	24:591$950
									539	3.881	10.114	14.534	34:827$700
			4:790$550						3.658	36.109	117.925	157.692	226:740$250
						3	3	11$100	37	337	2.558	2.932	2:266$900
30	42	1			117	69	186	1:018$500	187	2.330	6.804,5	9.321,5	13:792$750
22	37	1			52	153	205	842$900	269	2.186	5.702	8.157	14:338$850
									59	480	832	1.371	1:679$500
28	36	7			63	161	224	832$300	629	3.029	8.810	12.468	22:323$450
									77	967	4.001	5.045	4:402$600
									12	138	1.033	1.183	636$100
29	38	3			31	91	122	351$900	277	2.918	8.800	11.995	16:377$300
									20	545	1.096	1.661	1:271$900
52	243	2			109	173	302	780$900	739	9.378	22.694	32.811	44:110$950
44	560	3			209	535	744	1:524$800	343	8.244	22.903	31.490	40:864$900
									219	4.456	11.800	16.455	41:337$550
										178	1.828	2.006	2:442$900
									23	913	5.740	6.676	12:491$150
									11	676	5.970	6.657	8:181$000
56	88	4							4	459	1.573	2.036	1:904$500
53	5.112	20:6							188	2.919	9.668	12.775	51:350$100
									616	15.968	65.583	82.167	166:135$750
,5			91:038$650	1.501	3.800	6.251	11.552	69:649$600	119.026,5	787.449	2.400.126,5	3.306.572	2.418:971$580
									524	1.300	1.242	3.066	8:897$300
									402	781	1.264	2.447	8:562$100
									46	70	43	159	862$900
									399	1.911	2.710	5.020	19:592$650
									10	96	74	180	1:394$800
									85	638	1.519	2.242	12:447$350
										38	73	111	360$500
									74	649	1.593	2.316	11:415$400
									2.823,5	3.349	7.469	13.643,5	91:551$100
									1.501	3.423	5.308	10.232	60:688$600
43	5.112	20:64							5.866,5	12.255	21.295	39.416,5	215:742$700
,5			91:038$650	1.501	3.800	6.251	11.552	69:649$600	121.893	799.974	2.421.421,5	3.345.988,5	2.334:714$280

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 16. — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica dos passageiros desembarcados nas estações desta e das Estradas em trafego mutuo, com declaração dos destinos e das re

istica dos passageiros desembarcados nas estações desta e das Estradas em trafego mutuo, com declaração dos destinos e das respectivas classes e productos no anno de 1885

ESTAÇÕES				

ncommendas, animaes e vehiculos recebidos no anno de 1885

IENDAS		ANIMAES							VEHICULOS	
				3ª CLASSE						
ZM IMAS	PRODUCTO	1ª CLASSE	2ª CLASSE	Carnoiros	Porcos	Diversos	TOTAL	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO
.144	83:231$960	699	161	755	395	1.237	3.247	8:532$520	16	376$660
.533	502$360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.747	66$500	2	10	22	12	2	48	37$940	4	89$360
.183	574$040	1	.....	52	20	64	137	42$720	.....	.....
.523	1:062$880	33	.....	29	18	59	139	449$000	.....	.....
.363	19$760	.....	.....	.....	.....	1	1	$400	.....	.....
.932	1:224$260	.....	.....	42	18	69	129	56$500	.....	.....
.525	209$960	.....	.....	3	3	13	19	7$200	.....	.....
.475	2:659$780	68	45	110	62	216	501	538$400	5	36$560
.340	2:100$740	1	.....	43	39	89	172	65$460	.....	.....
.540	2:320$340	6	13	40	34	86	179	79$060	1	3$900
.988	1:363$920	2	.....	31	18	34	85	32$480	.....	.....
.897	5:189$860	235	189	90	83	796	1.393	2:228$120	3	14$300
.853	899$960	27	68	21	34	33	183	186$280	2	10$800
.304	1:496$840	135	858	18	15	107	1.133	4:025$260	1	7$500
.355	1:169$840	55	14	8	9	29	115	213$300	1	14$160
.254	1:462$620	52	4	20	10	30	116	226$480	4	33$400
.653	105:556$120	1.316	1.362	1.284	770	2.865	7.597	16:721$120	37	586$640
.000	13$440	.....	75	13	.....	.....	88	113$420	.....	.....
.790	1:554$720	108	207	42	36	116	509	416$960	5	46$400
.288	1:970$140	38	1	8	5	34	86	107$060	4	35$700
.451	5:973$420	246	9.164	29	19.617	345	29.401	79:898$740	3	33$960
.980	58$900	.....	.....	18.403	117	2	18.522	8:487$500	6	63$840
.518	9:570$620	392	9.447	18.495	19.775	497	48.606	89:023$680	18	179$900
.102	2:127$080	7	37	22	18	29	113	157$360	1	7$100
.402	223$860	10	116	.....	.....	2	128	631$580	.....	.....
.843	355$620	6	.....	11	34	9	60	36$660	.....	.....
.118	779$280	7	4	23	1	4	39	52$120	.....	.....
733	1:659$380	36	36	13	14	13	112	291$500	3	17$100
980	1:758$120	27	19	14	20	41	121	197$180	3	28$500
832	2:287$860	31	20	8	53	32	144	309$520	6	25$860
280	5:053$140	121	88	34	266	150	659	1:261$600	23	305$280
158	13:017$260	238	283	103	338	251	1.263	2:780$160	35	376$740
285	1:831$020	70	6	18	39	38	171	354$660	4	29$100
045	1:577$020	265	1	12	237	19	534	1:736$920	5	89$720
183	1:793$320	50	26	3	59	33	171	337$000	5	54$740
198	4:228$400	140	5	37	236	55	473	710$660	3	34$800
917	1:509$180	8	2	22	22	15	69	61$260	1	7$360
146	488$200	24	5	2	12	15	58	137$180	.....	.....
830	2:498$100	282	8	12	60	52	423	1:230$740	7	104$900
792	150$480	20	1	2	3	7	33	78$680	.....	.....
002	3:095$800	254	4	15	1.863	278	2.414	2:221$720	4	75$360
502	945$140	18	4	10	131	15	178	135$220	.....	.....
104	785$980	39	2	3	1	4	49	86$300	.....	.....
958	1:119$640	22	1	10	7	42	82	87$680	.....	.....
760	1:348$980	65	14	29	429	28	565	316$140	4	19$360
524	791$320	41	5	63	215	14	338	191$840	3	56$700
910	1:720$180	34	6	10	301	22	373	242$240	2	10$760
427	1:942$620	84	15	23	42	54	218	566$280	2	26$560
873	25:795$380	1.416	105	271	3.666	691	6.149	8:494$520	40	509$360
745	276$480	15	1	2	3	7	28	44$220	4	22$200
357	1:566$720	40	19	9	154	17	239	326$800	10	67$320
926	1:056$380	71	8	12	457	17	565	1:037$140	4	82$920
446	502$620	20	3	3	1	8	35	133$540	3	36$960
318	4:097$520	83	10	7	142	40	282	910$740	20	234$940
296	537$060	32	4	8	39	17	100	136$760	7	106$560
079	163$500	3	2	4	11	27	47	49$380	.....	.....
550	3:128$940	147	19	15	16	51	248	917$220	5	56$180
784	329$920	7	.....	6	2	18	33	27$700	1	6$000
303	5:317$540	163	39	30	304	105	641	1:019$300	15	192$920
14	3:173$220	175	28	52	72	123	450	873$100	20	353$500
123	20:149$900	756	133	148	1.201	430	2.668	5:475$900	89	1:159$500
529	641$240	17	.....	9	3	259	288	168$680	3	89$300
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
010	348$800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
335	1:858$620	4	7	4	40	6	61	39$440	.....	.....
62	3:317$240	8	1	3	12	2	26	62$400	1	3$300
140	325$300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
43	5:787$600	20	6	15	12	19	72	189$560	10	172$620
66	1:107$100	4	.....	.....	.....	.....	4	11$960	.....	.....
87	512$880	.....	3	.....	4	.....	7	22$400	.....	.....
11	4:029$920	16	12	8	3	20	59	286$540	3	37$900
067	571$880	2	.....	3	.....	7	12	23$300	.....	.....
78	5:746$300	4	12	4	45	3	68	157$780	4	106$600
28	27:801$720	52	44	20	14	128	267	1:632$020	6	167$100
177	16:488$060	69	24	27	30	73	223	909$760	16	392$540
904	67:895$420	179	100	93	160	258	799	3:335$160	40	880$060
816	306:063$880	5.833	12.242	20.736	27.070	6.760	72.641	139:428$840	405	5:584$560

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 19. — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica das mercadorias expedidas durante o anno de 1885

| ESTAÇÕES | [illegible] | CAFÉ | | DIVERSOS | | |

rante o anno de 1885

	MACHINAS E OUTROS ARTIGOS PARA LAVOURA	QUEIJOS	SAL	TOUCINHO	PRODUCTOS DA INDUSTRIA NACIONAL E TECIDOS DE FABRICAS DO PAIZ	NÃO CLASSIFICADOS	TOTAL		Total geral	
							PESO EM KILOGRAMMAS	PRODUCTO	PESO EM KILOGRAMMAS	PRODUCTO
2	431.784	39.200	3.191.114	331.453	1.769.324	12.215.070	85.220.087	2.105:088$620	85.220.087	2.105:088$620
6	683.212	.....	20.550	.....	9.734	1.760.464	7.355.086	73:430$960	7.355.086	73:430$960
.	.....	.....	1.400	125	320	57.757	627.589	1:121$340	635.127	1:134$060
0	.....	.....	.....	.....	.....	29.286	2.771.752	2:323$900	2.771.752	2:323$900
.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	211.677	349$460	211.677	349$460
0	576	.....	.....	664	428	575.399	4.509.457	5:265$680	4.513.971	5:278$900
6	2.000	.....	.....	.....	4.000	64.083	271.849	1:077$440	271.849	1:077$440
2	2.383	.....	910	13.276	17.972	280.266	9.780.872	29:907$060	9.794.841	29:999$300
.	2.937	195	.....	561	31.507	344.845	1.950.454	20:587$880	1.962.604	20:696$640
6	1.170	.....	.....	1.913	954	173.505	1.354.066	14:761$480	2.268.999	25:076$800
2	1.124.032	39.395	3.213.974	347.992	1.834.239	15.500.672	114.052.889	2.253:913$820	115.005.993	2.264:456$080
1	1.225.881	.....	25.805.450	.....	81.598	6.079.593	49.760.350	613:094$000	49.760.350	613:094$000
8	195	.....	.....	1.402	2.000	74.434	950.004	2:656$980	950.004	2:656$980
8	8.286	.....	.....	470	756	243.257	3.506.540	15:106$300	3.510.880	15:140$120
5	.....	.....	.....	.....	2.798	241.425	464.240	2:704$200	468.609	2:748$860
.	.....	.....	.....	.....	.....	4.572.406	37.205.591	238:513$580	37.205.591	238:513$580
1	8.481	.....	.....	1.872	5.554	5.131.222	42.126.345	258:984$060	42.135.034	259:059$540
5	389	.....	67	391	239.070	316.294	1.070.840	9:459$300	1.437.660	14:184$760
6	.....	.....	.....	.....	.....	36.528	232.598	1:477$500	275.675	1:732$600
.	.....	.....	.....	168	.....	8.415	77.753	583$360	82.532	652$600
.	.....	.....	.....	127	.....	11.969	480.941	3:994$340	506.734	4:376$160
8	556	.....	.....	276	70.180	48.535	2.412.356	20:372$980	3.229.693	33 036$000
4	.....	.....	.....	603	36.912	42 453	716.240	5:572$360	1.441.226	17:851$860
3	.....	.....	351	34.079	3.248	250.724	773.687	2:490$370	3.421.868	51:175$720
7	24.014	3.370	570	23.549	37.131	419.151	1.283.734	7:519$860	6.507.438	107:189$240
8	24.570	3.370	921	58.802	147.471	817.775	5.977.309	41:410$770	15.464.166	216:014$180
0	.....	.....	.....	316	.....	4.834	1.105.098	3:106$960	1.461.282	10:234$820
0	5.463	.....	69	1.190	.....	95.616	841.156	3:359$680	1.254.870	12:239$900
3	2.172	.....	720	1.343	650	106.639	148.534	1:073$960	846.545	16:495$080
.	325	.....	.....	140	.....	11.943	118.871	277$520	878.415	17:959$580
.	37.509	.....	289	2.471	13.312	106.958	321.594	3:417$520	5.536.211	126:692$520
0	937	.....	.....	2.111	557	51.131	287.164	2:021$020	1.324.320	27:457$040
2	.....	.....	.....	122	.....	210.940	135.244	91$540	389.747	6:508$620
5	1.464	.....	.....	1.440	374	192.891	938.639	4:917$760	4.044.271	87:480$720
8	509	.....	.....	.....	.....	101.249	224.932	399$780	798.625	16:114$280
5	1.818	607	898	15.363	23.697	240.441	512.033	4:517$560	4.088.534	109:607$100
9	4.052	23	.....	3.558	133.582	209.887	1.076.789	5:913$420	2.038.414	34:572$500
2	54.219	630	1.976	28.054	172.172	1.232.529	5.710.054	28:896$720	22.661.204	465:362$160
6	3.941	90	.....	2.497	353	94.538	454.910	2:496$260	2.570.420	69:352$260
.	2.076	105	.....	3.019	1.123	44.336	530.311	2:344$680	1.920.274	48:242$960
7	375	966	280	3.909	.....	63.281	132.439	892$080	1.557.260	50:411$100
.	.....	.....	.....	.....	.....	830	2.476	10$980	140.270	4:903$140
2	15.000	2.261	307	1.983	354	108.606	191.829	956$220	1.382.545	43:946$540
8	.....	.....	.....	263	.....	36.440	83.209	791$640	1.486.809	53:027$340
4	252	119	.....	638	75	212.053	331.945	761$860	2.739.592	92:201$340
4	22.892	70.859	92.787	156.159	160.430	391.623	1.547.573	20:709$940	2.606.113	63:644$900
0	16.450	51.644	5.858	39.679	624.018	202.258	1.016.784	22:428$580	2.489.518	80:241$440
1	60.986	126.044	99.232	208.147	786.353	1.153.975	4.291.476	51:389$240	16.892.801	505:970$120
4	146	49.379	2.240	92.748	.....	22.238	222.962	2:931$240	222.962	2:931$240
1	.....	178.861	75	168.793	19.853	51.589	476.930	8:052$880	526.760	10.163$460
	.....	841	.....	303.448	25.258	560.956	2.775.734	92:626$320	11.963.462	422:037$160
	1.259	110.896	.....	27.080	50	77.186	279.336	3:807$460	5.585.451	120:622$040
	305	86	420	7.170	.....	145.542	389.332	6:902$680	16.792.894	507:564$200
	.....	278.361	.....	256.454	7.698	209.437	1.626.348	20:180$180	1.626.348	20:180$180
	12.503	81	.....	232.311	728	179.355	2.709.814	39:817$640	41.932.870	1.308:542$380
	.....	50.719	720	1.899.237	9.801	242.181	4.149.063	120:208$760	4.545 014	130:143$520
	.....	.....	.....	1.051	325	24.841	34.007	718$660	109.656	2:347$620
	.....	173	.....	7.941	.....	9.235	41.416	638$240	3.334.524	129:730$480
	.....	.....	.....	.....	.....	36.121	36.121	566$440	5.353.626	175:676$460
	1.905	.....	.....	.....	.....	31.703	384.249	4:124$080	540.953	5:680$600
	.....	.....	.....	298	.....	5.414	8.221	194$960	412.949	9:760$860
	15.972	441.157	1.140	2.735.010	43.860	1.529.355	12.447.205	290:072$720	94.472.315	2.897:258$920
	2.542.409	1.938.125	29.270.063	5.049.326	3.701.338	34.868.289	252.414.686	3.764:357$040	424.567.854	9.053:671$820

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 20. E. F. D. PEDRO II. Estatistica de mercadorias recebidas durante o anno de 1885

| ESTAÇÕES | | CAFÉ | DIVERSÃO | | |

durante o anno de 1885

L	MACHINAS E OUTROS ARTIGOS PARA LAVOURA	QUEIJOS	SAL	TOUCINHO	PRODUCTOS DA INDUSTRIA NACIONAL E TECIDOS DE FABRICAS DO PAIZ	NÃO CLASSIFICADOS	TOTAL		Total geral	
MADEIRAS							PESO EM KILOG.	PRODUCTO	PESO EM KILOGRAMMAS	PRODUCTO
19.367	32.031	1.458.147	.....	3.020.738	598.022	2.589.91[illegible]	19.610.145	439:115$600	19.610.145	439:115$600
468.643	13.439	.....	.....	6.989	16.081	4.774.361	55.013.127	284:797$480	55.013.127	284:797$480
.....	.....	.....	.....	60	.....	18.120	45.180	29$740	45.180	29$740
216	.....	93	4.815	5.841	2.597	170.528	1.200.884	3:220$720	1.200.884	3:220$720
65.437	34	87	15.442	12.548	2.416	326.532	1.550.468	2:744$120	1.550.468	2:744$120
.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.464	8.264	9$560	8.264	9$560
135.241	5.281	577	47.585	50.477	11.097	424.335	2.787.754	5:936$720	2.787.754	5:936$720
118.765	51.985	136	4.232	7.677	4.813	177.674	724.887	1:846$600	724.887	1:846$600
35.741	12.649	2.688	26.696	76.337	13.793	202.861	1.420.829	7:035$860	1.420.829	7:035$860
11.968	7.071	31.489	27.721	32.283	24.007	237.255	1.084.659	6:637$160	1.084.659	6:637$160
5.977	20.506	3.968	112.732	40.551	28.747	325.478	1.355.057	11:765$720	1.355.057	11:765$720
841.938	110.965	38.738	239.223	232.763	103.551	6.663.608	65.200.109	324:023$680	65.200.109	324:023$680
439.592	.....	.....	.....	.....	19.383	720.637	5.522.393	56:364$660	117.675.561	5.345:679$470
46.218	2.430	1.068	23.341	24.603	10.362	186.740	948.807	3:512$140	948.807	3:512$140
89.619	8.814	589	73.178	47.463	16.598	256.541	1.558.866	7:766$860	1.558.866	7:766$860
347.377	485	2.641	131.541	54.490	79.257	360.341	3.110.009	17:409$680	3.110.009	17:409$680
101.355	1.661	.....	1.657.916	970	40	294.421	2.540.546	10:398$460	2.540.546	10:398$460
584.569	13.090	4.301	1.885.976	127.526	106.257	1.106.743	8.158.228	39:087$140	8.158.228	39:087$140
292.458	399.965	2.339	41.875	59.044	81.987	920.259	4.632.155	27:655$980	4.632.155	27:655$980
.....	156	82	5.079	2.631	3.488	23.741	96.328	776$600	96.328	776$600
.....	.....	527	5.800	19.616	8.341	26.270	221.026	2:295$400	221.026	2:295$400
26.826	7.994	58	3.280	5.350	2.544	19.893	171.278	1:474$920	171.278	1:474$920
32.832	1.330	2.544	47.551	24.731	14.032	142.202	1.066.880	9:720$360	1.066.880	9:720$360
27.723	7.222	977	34.745	8.121	6.027	99.174	823.988	7:153$620	823.988	7:153$620
18.887	17.038	4.727	198.225	85.833	27.290	217.303	2.092.961	24:473$340	2.092.961	24:473$340
167.261	21.701	5.040	289.598	91.253	95.388	676.543	5.333.335	56:793$290	5.333.335	56:793$290
273.529	55.461	13.955	584.287	237.535	157.140	1.205.126	9.805.796	102:687$230	9.805.796	102:687$230
207	1.347	.....	8.841	3.019	2.228	16.587	143.215	1:752$840	143.215	1:752$840
47.416	4.149	8.084	32.856	21.132	23.694	329.090	1.011.378	10:966$060	1.011.378	10:966$060
118.012	15.484	759	35.143	23.710	18.298	208.442	821.947	8:464$660	821.947	8:464$660
5.160	1.737	.....	12.400	82	4.370	14.550	128.593	1:922$440	128.593	1:922$440
131.756	32.532	2.203	186.148	16.607	71.908	747.225	3.622.005	42:147$360	3.622.005	42:147$360
38.992	7.764	1.486	38.779	2.224	16.838	161.170	657.779	6:676$840	657.779	6:676$840
1.005	216	.....	3.495	.....	770	5.226	29.308	584$080	29.308	584$080
17.471	14.901	4.761	144.871	27.772	36.648	210.715	1.534.901	26:398$080	1.534.901	26:398$080
365	2.479	127	8.400	5.179	3.660	36.976	249.741	2:582$120	249.741	2:582$120
733.246	23.265	16.679	136.602	99.574	114.583	680.894	4.459.416	59:139$980	4.459.416	59:139$980
52.595	20.811	26.927	83.326	69.193	20.447	374.660	1.850.285	26:149$720	1.850.285	26:149$720
1.146.234	124.685	61.026	690.861	268.492	313.534	2.785.535	14.508.568	186:784$180	14.508.568	186:784$180
91.971	45.066	11.284	553.350	21.492	27.431	532.963	4.568.365	52:364$540	4.568.365	52:364$540
9.684	26.057	3.933	122.978	19.690	23.034	325.908	1.445.365	22:373$880	1.445.365	22:373$880
16.429	4.899	1.472	65.333	7.247	20.758	105.594	541.896	9:837$640	541.896	9:837$640
.....	274	122	2.519	1.103	923	5.195	34.342	612$460	34.342	612$460
2.434	4.389	11.153	28.933	37.133	16.337	74.347	534.354	9:766$080	534.354	9:766$080
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	70.543	[illegible]	[illegible]	992.341	[illegible]
.....	16.025	391	12.366	128	3.150	3.806	152.130	2:708$100	152.130	2:708$100
43	8.221	2.940	74.453	6.771	16.122	96.741	624.214	14:650$780	624.214	14:650$780
224.552	625.039	57.597	2.653.652	11.656	109.532	2.618.778	15.853.658	237:845$660	15.853.658	237:845$660
319.470	714.302	88.676	3.083.573	89.885	320.714	3.242.471	20.941.890	345:620$820	20.941.890	345:620$820
5.476.096	1.804.813	1.842.868	18.149.098	4.994.560	2.599.671	27.688.259	204.872.428	2.687:984$030	377.025.596	7.977:298$840
39.680	14.318	.....	60.374	1.468	12.671	117.974	777.508	15:047$900	777.508	15:047$900
57.101	179.635	61.883	1.800.837	966	297.275	1.481.107	10.969.575	280:512$460	10.969.575	280:512$460
62.975	27.254	163	458.065	4.049	99.478	428.423	3.925.457	59:080$700	3.925.457	59:080$700
22.981	88.495	8.368	210.288	19.509	196.621	1.377.847	5.455.254	97:481$500	5.455.254	97:481$500
15.555	27.864	255	2.769.285	553	73.387	391.894	4.060.933	96:567$280	4.060.933	96:567$280
29.390	272.885	22.578	977.040	3.342	273.063	2.220.574	11.367.767	299:283$720	11.367.767	299:283$720
116	94.547	800	4.593.476	377	88.237	724.983	8.471.951	172:970$280	8.471.951	172:970$280
71.634	56	407	44.623	10.810	13.872	131.141	831.484	18:416$440	831.484	18:416$440
7.895	17.775	42	43.902	.....	9.161	60.417	360.803	10:287$020	360.803	10:287$020
4.450	10.882	91	120.589	121	29.390	144.475	1.061.145	21:064$120	1.061.145	21:064$120
.....	3.871	670	30.636	13.571	4.138	72.704	418.211	3:287$040	418.211	3:287$040
1.267	14	.....	12.150	.....	4.374	28.791	142.170	2:374$520	142.170	2:374$520
314.044	737.596	95.257	11.120.965	54.766	1.101.667	7.180.030	47.542.258	1.076:372$980	47.542.258	1.076:372$980
5.790.140	2.542.409	1.938.125	29.270.063	5.049.326	3.701.338	34.868.289	252.414.686	3.764:357$010	424.567.854	9.053:671$820

O Contador, *José Augusto Teixeira Testes.*

B 21. — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica dos despachos conferidos no anno de 1885

| ESTAÇÕES EXPEDIDORAS | PARA O TRAFEGO INTERNO | | |

B 21. — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica dos despachos conferidos no anno de 1885

PARA O TRAFEGO ESTRANHO											TOTAES PARCIAES	TOTAL GERAL

II. — Estatis

POLDINA — RAMAL DA SERRARIA			F. C.	ANEIRO		E. F. LEOPOLDINA					TOTAES PARCIAES				TOTAL GERAL
Animaes e vehiculos	Mercadorias	Total	Bagagens		Total	Bagagens	Encommendas	Animaes e vehiculos	Mercadorias	Total	Bagagens	Encommendas	Animaes e vehiculos	Mercadorias	
15	10.	313	11.673	07	30.558	232	2.737	27	31.435	34.431	6.596	54.205	2.038	253.774	316.613
			1.766		8.149		3.362			3.362		34.257			34.257
		233	233	86	486				439	439				9.763	9.763
		269	269	56	366				526	526			131	7.637	7.768
												388	102		490
					19						74	140	170		384
													2		2
												164	58		222
													5		5
		3	3	5	22		3		1	4	882	736	195	252	2.065
											31	99	68		198
					2						3	120	74		197
											10	170	46	98	224
				8	13		1			1	7	10.728	1.005	792	12.532
					1						7	2.124	34	86	2.251
					1						2	2.343	113	369	2.827
					4						108	4.274	114	2.065	6.561
		2			25						294	7.160	428	512	8.394
		2										135		15.663	15.798
					7				1	1	11	2.576	105	2.687	5.379
		2			2		1		4	5	126	2.295	67	1.953	4.441
	4	5			4	1	2		3	6	62	1.819	130	1.906	3.947
	6	15			2				29	29	86	1.874	39	1.102	3.101
											37	407		148	592
											158	247	18	43	466
							1			1	56	404	15	216	691
	8	15							4	4	193	2.438	58	1.802	4.491
		2			4				11	11	181	1.277	46	916	2.420
	5	8			18		3		6	9	323	1.999	108	1.971	4.401
	21	68		81	208	69	62	14	57	202	1.610	7.913	196	3.432	13.151
					24						30	409	56	421	916
					60		37	5	10	52	194	923	67	533	1.712
2		15			20		10	1	17	28	249	1.168	70	537	2.015
3		12			1						2	326	24	257	609
							55	2	49	106	313	2.207	122	2.748	5.390
2		14						1	2	3	371	607	75	694	1.747
											4	184	21	17	226
		2			3		28		21	49	178	1.731	203	1.824	3.936
	3	14									6	227	21	307	561
				5	7	35		6	36	177	1.406	4.607	196	2.762	9.061
2	16	67		3	6	27	55	75	31	188	683	3.047	362	1.220	5.342
	41	538				7		5	36	48	333	1.409	129	1.210	3.081
					3		41	2	46	89	467	1.615	79	1.040	3.201
2	49	118			2		25	6	23	54	44	1.086	66	848	2.044
	10	23									2	62	3	71	138
					3	2	19	1	10	32	199	1.113	81	517	1.910
	43	78						1	2	3	7	589	21	577	1.194
	9	32			6	6		1	10	17	23	625	8	819	1.475
1	8	28		20	28	16	113	3	194	326	2.142	6.221	123	5.497	13.985
3	560	907		4	9	12	22	2	300	336	368	746	72	4.481	5.667
	541	561			1			1		1	95	628	30	598	1.351
2		2			5			1		1	6	1.049	116	1.530	2.701
	23	23			2			2	25	27	26	2.596	82	2.395	5.099
1		8			2						2	565	33	971	1.571
2	6	11		1	4		34			34	45	417	34	612	1.108
1	5	11				2	48		166	216	76	951	30	1.157	2.214
	70	70			4				101	101	709	2.374	151	2.353	5.587
	65	161			2				4	4	2	180	31	209	422
					1				58	58	5	497	83	856	1.441
	57	63		1	1						68	483	33	180	764
											25	119	23	33	200
				21	21	6			60	66	759	1.062	218	1.320	3.359
	47	20									[illegible]	[illegible]	166	[illegible]	21.999
55	12.524	17.160	2	33	41.843	492	7.037	205	33.885	41.619	41.890	248.375	11.318	426.485	728.068

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B-22. E. F. D. PEDRO II. Demonstração do movimento e preço dos transportes effectuados por conta do governo geral e provincial, Illustrissima Camara Municipal da Côrte, da construcção de [illegible] companhias, durante o anno de 1885

| | | |

B 2

MIN
PA AC

MINIS
IM

MINIST

Illust

PROVI

COMPA

B 23.— E. F. D. PEDRO II.— Demonstração dos transportes em serviço da estrada e concedidos gratis durante o anno de 1885

VERBAS	PASSAGENS				TOTAL	BAGAGEM E ENCOMMENDAS		MERCADORIAS		ANIMAES		TRANSPORTES FUNEBRES		TELEGRAMMAS	TOTAL GERAL
	1ª CLASSE		2ª CLASSE												
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto		PESO	PRODUCTO	PESO	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO		
Administração central	152	1:011$600	.....	.....	1:011$600	2.658	568$960	10.918	1:731$620	.....	.....	.....	.....	.....	3:312$180
Trafego	2.408	16:802$400	156	535$800	17:338$200	307.356	15:735$120	73.144	1:977$720	3	48$390	6	120$000	.....	35:219$430
Contabilidade	119	789$200	.....	.....	789$200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	789$200
Locomoção	2.328	1:122$600	768	1:106$400	2:229$000	367.936	15:550$080	35.300.544	255:718$320	.....	.....	.....	.....	.....	273:497$400
Telegrapho	528	3:703$200	.....	.....	3:703$200	71.724	4:560$480	15.021	144$360	.....	.....	.....	.....	.....	8:408$040
Via-permanente	8.352	14:930$100	30.120	13:814$500	28:744$600	392.820	6:739$520	22.816.092	167:692$560	1	3$000	.....	.....	.....	203:180$580
Somma	13.887	38:359$100	31.044	15:456$700	53:815$800	1.142.494	43:154$160	58.215.719	427:264$580	4	52$290	6	120$000	.....	524:406$830
Secretaria da Agricultura	570	3:160$100	19	135$300	3:295$400	4.893	531$540	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92$560	3:919$500
Colonisação	8	119$700	5.803,5	31:117$980	31:237$680	138.880	20:166$580	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51:404$260
Santa Casa da Misericordia	93	27$900	129	26$800	54$700	13.881	257$180	46.062	78$400	.....	.....	.....	.....	.....	390$280
Companhia Leopoldina	1	13$000	.....	.....	13$000	1.510	47$720	1.655.702	10:334$040	.....	.....	.....	.....	.....	10:394$760
Asylo Furquim	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.377	46$080	.....	.....	.....	.....	.....	46$080
Companhia Agricola	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13.474	105$240	.....	.....	.....	.....	.....	105$240
» Brasil Industrial	.....	.....	.....	.....	.....	4.050	97$380	18.683	336$560	.....	.....	.....	.....	.....	433$940
Saccos vazios	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.015.040	100:680$840	.....	.....	.....	.....	.....	100:680$840
Somma	672	3:320$700	5.951,5	31:280$080	34:600$780	163.214	21:100$400	5.750.338	111:581$160	.....	.....	.....	.....	92$560	167:374$900
Total geral	14.559	41:679$800	36.995,5	46:736$780	88:416$580	1.305.708	64:254$560	63.966.057	538:845$740	4	52$290	6	120$000	92$560	691:781$730

Secção de Contabilidade, 1ª Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1886.

O contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 24. — E. F. D. PEDRO II. — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada, até 31 de Dezembro de 1885.

ANNOS	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	3.ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1858 1.º Semestre	.....	.....	.....	29.841	47:746$520
1858 2.º "	2.992	27.111	55.168	85.271	109:846$710
1859	25.663,5	86.224,5	76.338,5	188.926,5	289:376$994
1860	42.707,5	91.807,5	101.247	235.762	341:995$620
1861	52.666,5	108.305	118.409	279.380,5	(1) 383:923$426
1862	59.715	110.901	129.619	300.235	(2) 431:063$176
1863	66.248	97.347	141.171	304.766	(3) 399:640$265
1864	60.877	69.496	223.323	353.696	(4) 421:382$014
1865	56.395	54.282	261.813,5	372.490,5	(5) 442:632$968
1866	55.803	49.600	300.124	405.529	481:274$312
1867	71.440,5	66.697	342.242,5	480.380	561:785$456
1868	120.996,5	132.602	415.069,5	668.668	737:984$739
1869	132.283	187.988,5	458.271,5	778.543	852:736$050
1870	212.439	124.727	459.260	791.426	831:985$130
1871	308,859	43.351	551.260	903.470	1.025:995$450
1872	346.833	43.415	623.373	1.013.621	1.178:022$020
1873	431.021	42.079	708.628	1.181.728	1.329:768$280
1874	438.710	42.507	748.897	1.230.114	1.404:450$670
1875	589.474	64.378	956.642	1.610.494	1.577:918$550
1876	674.142	61.241	(a) 1.115.953	1.851.336	1.689:487$340
1877	832.255,5	1.412.922,5	.....	2.245.178	2.082:471$570
1878	800.730,5	1.392.626,5	.....	2.193.357	2.063:695$630
1879	849.980	1.588.975	.....	2.483.955	2.335:092$550
1880	695.661,5	1.873.482	.....	2.569.143,5	2.283:043$910
1881	788.890,5	1.966.596,5	.....	2.755.487	2.346:086$170
1882	792.048,5	1.988.079	.....	2.780.127,5	2.249:202$770
1883	808.342	2.092.826	.....	2.901.168	2.281:842$050
1884	837.742,5	2.287.384,5	.....	3.125.127	2.335:471$600
1885	941.038	2.489.125,5	.....	3.430.163,5	2.417:240$590

(1) 9:724$746
(2) 22:373$862
(3) 15:860$274
(4) 2:531$286
(5) 2:033$250
} Rendimento do ramal de Macacos durante o tempo em que não foi propriedade do Estado, incluido o producto de cada anno.

(6) Em 1º de Novembro de 1876 foi supprimida a 2ª classe nos trens do interior, passando a 3ª a ter a denominação da 2ª, mas conservando as taxas daquella classe.

Secção de Contabilidade, 1ª Sub-Secção, 28 de Fevereiro de 1886. — O Contador *José Augusto Teixeira Tostes.*

B 25.—Egeiros nos trens de subu

ANNOS	CORTE		S. CHRISTOVÃO		S. F[illegible]OS	ENGENHO DE DENTRO		PIEDADE		[illegible]
	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS	PRODUCTO	NUMERO DE PASSAGENS
1861.....	62.130	34:906$420	8.786	3:523$100	[illegible]	.....	.....	.....	.....	23.[illegible]
1862.....	68.604	38:411$640	6.121	3:148$300	[illegible]	.....	.....	.....	.....	24.[illegible]
1863.....	74.701	37:778$546	6.100	3:019$820	[illegible]	.....	.....	.....	.....	25.[illegible]
1864.....	86.881	36:714$582	6.677	2:873$640	1[illegible]	.....	.....	.....	.....	29.[illegible]
1865.....	95.656	36:474$154	6.870	2:795$880	1[illegible]	.....	.....	.....	.....	32.[illegible]
1866.....	106.831	38:497$124	7.792	2:935$360	2[illegible]	.....	.....	.....	.....	36.[illegible]
1867.....	131.558	42:008$536	11.013	3:069$480	2[illegible]	.....	.....	.....	.....	41.[illegible]
1868.....	202.082,5	57:236$411	29.039	5:387$900	3[illegible]$340	.....	.....	.....	.....	55.[illegible]
1869.....	258.924	79:610$700	38.753,5	7:723$210	4[illegible]$440	.....	.....	.....	.....	56.[illegible]
1870.....	259.480	77:959$690	28.409	4:451$560	4[illegible]$180	.....	.....	.....	.....	58.[illegible]
1871.....	291.990	81:595$850	34.041	6:278$940	4[illegible]$620	1.309	393$140	.....	.....	61.[illegible]
1872.....	321.484	90:553$620	37.718	6:863$020	4[illegible]$500	14.171	4:006$160	.....	.....	68.[illegible]
1873.....	376.875	109:383$920	43.576	8:126$940	5[illegible]$720	19.839	5:955$400	7.450	2:195$140	75.[illegible]
1874.....	380.069	92:808$470	38.071	6:275$240	3[illegible]$380	27.605	7:288$280	12.763	3:230$580	88.[illegible]
1875.....	501.829	100:690$350	45.152	6:654$000	4[illegible]$200	31.171	7:581$900	20.485	4:568$200	113.[illegible]
1876.....	561.199	110:665$240	47.911	7:278$700	5[illegible]$400	37.099	8:666$400	29.406	6:550$700	123.[illegible]
1877.....	676.781	138:238$700	46.268	6:763$800	8[illegible]$500	49.612	10:845$200	35.900	7:674$000	163.[illegible]
1878.....	608.543	121:449$000	45.911	7:080$600	8[illegible]$500	51.347	11:888$900	37.441	7:334$100	147.[illegible]
1879.....	727.145	130:559$500	41.205	6:692$800	105[illegible]700	83.854	18:089$500	37.928	8:420$200	100.[illegible]
1880.....	702.559	114:479$200	55.890	9:130$500	85[illegible]$600	79.674	16:118$000	34.980	7:006$200	136.[illegible]
1881.....	822.896	138:368$700	46.833	9:844$200	94[illegible]$700	100.363	20:044$500	45.817	9:663$900	146.[illegible]
1882.....	822.306	137:069$700	58.646	8:868$700	94[illegible]$300	98.873	19:710$800	44.958	9:606$900	147.[illegible]
1883.....	875.086	148:221$000	56.634	8:766$300	94[illegible]$700	103.568	20:653$200	47.385	10:099$400	150.[illegible]
1884.....	954.012	159:605$400	70.207	10:797$800	116.[illegible]$300	111.505	22:152$900	51.375	10:920$600	164.[illegible]
1885.....	1.106.991	182:078$100	81.338	12:596$100	124.[illegible]$700	120.193	24:029$000	58.999	12:446$100	176.[illegible]

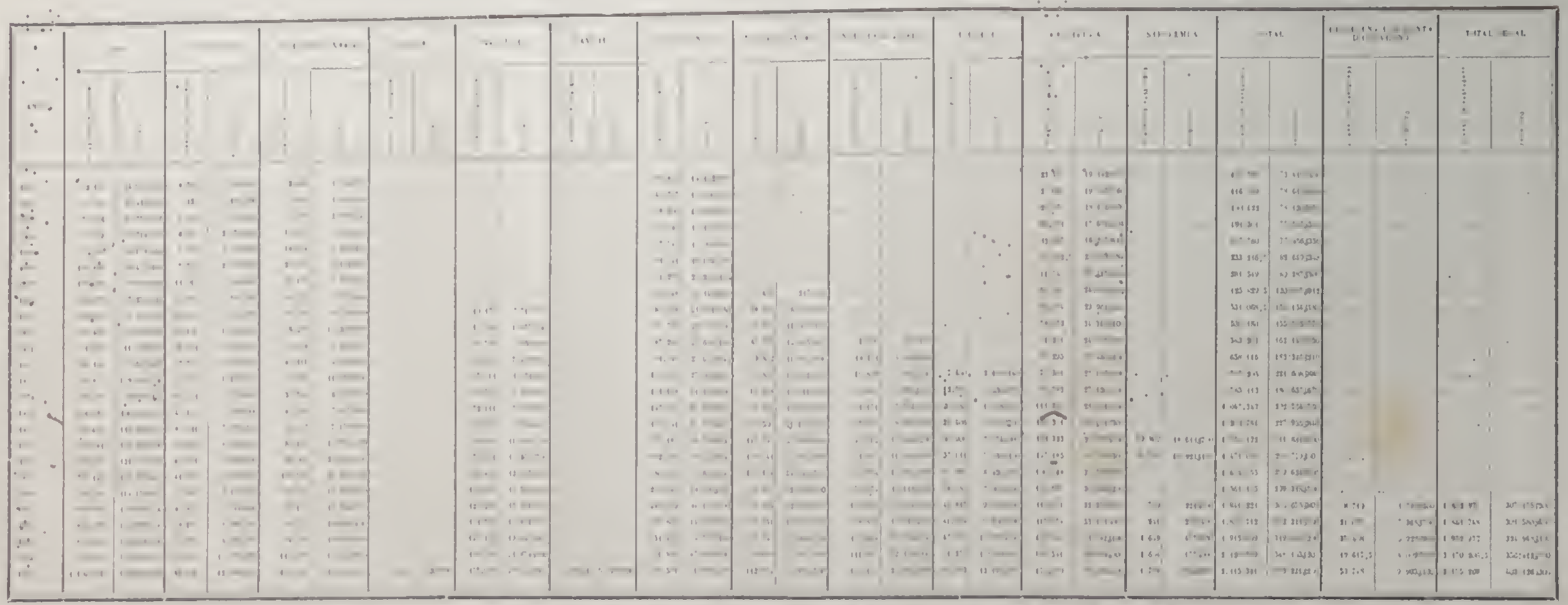
No dia 29 de Novembro de 1873 a Companhia de Carris de Ferro Villa [illegible]assageiros entre a Corte e as estações dos suburbios até Engenl[illegible] estações.

Em Janeiro de 1879 a Estação de Sapopemba deixou de ser estação d[illegible]

Em Março de 1881, um novo horario creou dous trens de suburbios a[illegible]

S[illegible]ção de Contabilidade, 1ª Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1886.—

B 25. E. F. D. PEDRO II. Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1885



O Contador, J. [illegible]

B 26.— E. F. D. PEDRO II.— Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e vehiculos, no ultimo decennio

ANNOS	KILOGRAMMAS			QUANTIDADE	
	BAGAGENS	ENCOMMENDAS	MERCADORIAS	ANIMAES	VEHICULOS
1876	5.445.439	.....	244.805.603	37.622	338
1877	3.885.505	2.858.706	272.842.895	38.377	401
1878	1.338.260	5.480.011	289.090.915	37.034	321
1879	1.323.659	6.854.296	320.965.695	39.540	549
1880	1.550.783	7.548.780	328.053.154	46.376	506
1881	2.503.575	9.530.797	388.037.542	50.656	602
1882	2.367.989	10.468.240	383.593.624	72.621	524
1883	2.215.253	12.553.505	405.077.732	69.186	321
1884	2.608.791	13.578.503	414.311.854	67.721	609
1885	2.474.623	14.678.313	429.886.680	72 980	427

Secção de Contabilidade, 1ª Subsecção, 28 de Fevereiro de 1886.— O contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

C 1.—E. F. D. ...pa da distribuição do pessoa

EMPREGOS	Escriptorio do Trafego	Conducção de trens	Estação da Alfandega	Côrte (1a classe)	Gambôa (1a classe)	Barra do Paraiby (1a classe)	Entre Rios (1a classe)	Sorraia (1a classe)	Porto Novo do Cunha (1a classe)	Cachoeira (1a classe)	S. Diego (3a classe)	Ubá (3a classe)	Parahyba do Sul (3a classe)	Parahybuna (3a classe)	Mathias Barbosa (3a classe)	Juiz de Fora (3a classe)	Mariano Procopio (3a classe)	João Gomes (3a classe)	Sitio (3a classe)	Barbacena (3a classe)	Lafayette (3a classe)	Chiador (3a classe)	Sapucaia (3a classe)	Varg. m Alegre (3a classe)	Pinheiro (3a classe)	Volta Redonda (3a classe)	Dracena (3a classe)	Itatiaya (3a classe)	S. Francisco Xavier (3a classe)	Engenho de Dentro (3a classe)	Realengo (3a classe)	Campo Grande (3a classe)	Matadouro (3a classe)
Chefe do Trafego	1	....	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ajudante do Chefe	1	....	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Inspector de estações	1	....	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Official	1	....	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Primeiros Escripturarios	2	....	..	4	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Segundos ditos	..	....	..	6	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Amanuenses	1	....	..	2	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Agentes	..	....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ajudantes dos agentes	..	....	..	2	....	1	1	1	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Fieis	..	....	1	4	1	1	1	..	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Conferentes	..	....	..	12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	..	..	..	..	..	..
Bilhetoiros	..	....	..	8	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Encarregados de paradas	..	....	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Conductores do trem	..	54	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Auxiliares	31	23	2	49	18	1	1	1	2	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Guardas do armazem	..	....	..	25	10	..	..	1	1	2	..	1	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	1	1	1	1	1	1
» de agencia etc.	3	....	3	20	5	..	1	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» rondantes	..	....	..	9	6	..	..	1	4	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
» portões	..	....	..	12	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..
» chaves o cancellas	..	....	..	16	4	9	6	2	2	5	2	2	4	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2
» fieis	..	57	..	....	....	30	9	..	6	..	..	..	..	..	..	12	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Trabalhadores de bagagem	..	....	..	21	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Encarregado do gaz	..	....	..	1	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Feitores	..	2	..	1	1	..	..	1	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5
Manobreiros	..	....	..	1	1	1	1	..	1	1	..	..	..	..	..	1	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	9
Ajudantes de manobras	..	....	..	3	....	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6
Trabalhadores	..	20	..	60	46	9	5	8	32	16	2	2	3	1	6	4	3	6	4	6	2	2	1	1	1	2	1	..	2	1	1	2	32
Encarregada da toilette	..	....	..	1	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Bagageiros	..	36	..	....	....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	36
Limpadores de lampeões	..	....	..	....	....	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2
Apartadores de café	..	....	..	....	8	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	8
Foguista	..	....	..	....	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
	41	192	7	257	115	56	28	17	53	33	7	9	5	10	23	7	10	9	12	6	6	5	6	5	6	5	6	6	5	5	6		292

Escriptorio do Trafego, 28 do Fevereiro de 1886.

C 1. E. F. D. PEDRO II — Mappa da distribuição do pessoal do trafego em 31 de Dezembro de 1885

C 2. — E. F. D. PEDRO II. — Despeza do trafego no anno de 1885

1º SEMESTRE	ESCRIPTORIO		CONDUCÇÃO DE TRENS		ESTAÇÕES		TOTAL GERAL		
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Janeiro	4:559$499	708$506	25:350$713	963$142	76:193$081	15:360$676	106:103$293	17:032$324	123:135$617
Fevereiro	4:727$903	496$875	23:334$885	1:029$908	73:229$316	15:177$231	101:292$104	16:704$014	117:996$118
Março	5:347$009	337$713	25:300$626	922$191	78:970$579	17:113$576	109:618$214	18:373$180	127:991$694
Abril	6:151$867	256$666	23:195$952	1:139$922	78:287$829	8:363$180	107:635$648	9:759$768	117:395$416
Maio	5:542$044	230$228	23:832$419	989$286	76:753$142	16:817$894	106:127$605	18:037$408	124:165$013
Junho	6:322$616	347$578	24:470$448	1:037$210	77:746$166	11:378$942	108:539$230	12:763$730	121:302$960
	32:650$938	2:377$566	145:485$043	6:081$659	461:180$113	84:211$499	639:316$094	92:670$724	731:986$818
	35:028$504		151:566$702		545:391$612				
2º SEMESTRE									
Julho	5:104$170	948$598	23:835$620	689$597	81:584$925	15:138$046	110:524$715	16:776$241	127.300$956
Agosto	5:765$696	2:090$500	24:845$050	878$293	84:375$990	11:611$417	114:986$736	14:580$210	129:566$946
Setembro	6:331$339	2:000$840	25:544$435	2:537$578	86:008$455	15:097$809	117:884$229	19:636$227	137:520$456
Outubro	6:064$060	3:208$612	24:640$145	385$900	80:895$106	10:434$025	111:599$311	14:028$537	125:627$848
Novembro	5:939$186	181$686	24:127$417	75$280	80:550$517	19:229$671	110:617$120	19:486$637	130:103$757
Dezembro	6:667$182	291$143	26:148$671	2:418$684	84:390$796	14:062$766	117:206$649	16.772$593	133:979$242
	35:871$633	8:721$379	149:141$338	6:985$332	497:805$789	85:573$734	682:818$760	101:280$445	784:099$205
	44:593$012		156:126$670		583:379$523				
Durante o anno	68:522$571	11:098$945	294:626$381	13:066$991	958:985$902	169:785$233	1.322:134$854	193:951$169	1.516:086$023

Escriptorio do trafego, 28 do Fevereiro de 1886.—O official, *Manuel José de Souza Vieira.*

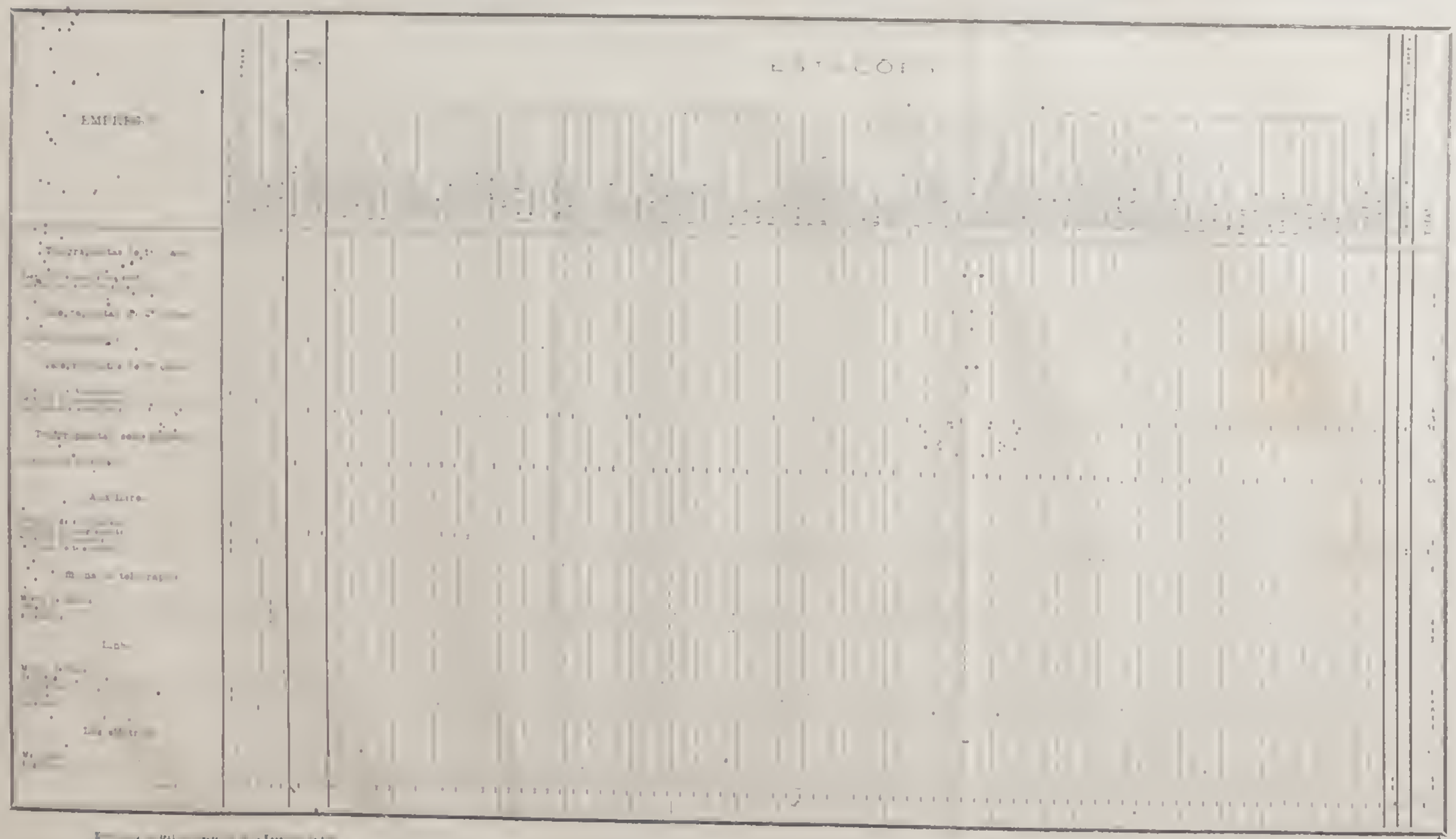
D 1. no, em 31 de Dezembro de 1885

EMPREG	Carandahy	Christiano Ottoni	Buarque	Lafayette	Gambôa	S. Diogo	Realengo	Campo Grande	Santa Cruz	Matadouro	Macacos	Vista Alegre	Pinheiro	Volta Redonda	Saudado	Pombal	Divisa	Suruby	Campo Bello	Itatiaya	Boa Vista	Queluz	Luvrinhas	Cruzeiro	Santa Fé	Chiador	Auta	Sapucaia	Ouro Fino	Conceição	Luz electrica	Empregados em disponibilidade sem vencimentos	TOTAES
Telegraphistas d																																	
Servindo de auxiliar do ch	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Servindo na sala dos appar	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4
Telegraphistas d																																	
Servindo nos apparelhos...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Telegraphistas d																																	
Servindo do Amanuenses..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4
Servindo de encarregados.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3
Servindo nos apparelhos .	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	1	..	1	..	1	..	1	1	1	..	..	1	..	1	..	1	1	1	..	..	..	6	51
Telegraphistas se																																	
Servindo nos apparelhos...	1	1	1	..	1	1	1	1	1	1	1	..	1	..	1	..	1	..	..	..	1	1	..	1	..	1	..	..	..	1	1	..	9	68
Auxilia																																	
Servindo do escripturario.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Servindo de telegraphista.	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5	16
Servindo na escripta.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2
Servindo do telephonista..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Officina do te																																	
Mestre da officina	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Official.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Aprendizes	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2
Linh																																	
Mestre da linha.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Feitores.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4
Guarda-fios.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	8
Guarda.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Serventes.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Luz elec																																	
Machinista.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	1
Foguista	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	1
	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	20	173

O Inspector das linhas telegraphicas, *A. S. Pires Ferreira.*

Escript

D 1. E. F. D. PEDRO II. — Mappa da distribuição do pessoal do telegrapho, em 31 de Dezembro de 1885



D 2. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração dos telegrammas transmittidos durante o anno de 1885 em serviço da Estrada, do Governo e de Particulares, e suas respectivas importancias.

MEZES	COMMUNICAÇÕES TRANSMITTIDAS EM SERVIÇO DA ESTRADA		COMMUNICAÇÕES TRANSMITTIDAS EM SERVIÇO DO GOVERNO			COMMUNICAÇÕES TRANSMITTIDAS EM SERVIÇO DE PARTICULARES			TOTAES		
	NUMERO DE TELEGRAMMAS	NUMERO DE PALAVRAS	NUMERO DE TELEGRAMMAS	NUMERO DE PALAVRAS	RENDA	NUMERO DE TELEGRAMMAS	NUMERO DE PALAVRAS	RENDA	NUMERO DE TELEGRAMMAS	NUMERO DE PALAVRAS	RENDA TOTAL
Janeiro	8.664	117.885	56	2.597	146$900	2.820	52.206	5:115$370	11.540	172.688	5:262$270
Fevereiro	9.052	117.086	38	1.705	149$950	2.547	47.401	4:483$470	11.637	166.192	4:633$420
Março	8.845	104.055	91	4.392	225$500	2.893	55.165	5:157$500	11.829	163.612	5:383$000
Abril	8.393	96.195	67	2.606	217$000	2.919	54.781	4:995$040	11.379	153.582	5:212$040
Maio	8.751	110.029	56	2.246	172$000	2.958	56.568	5:264$100	11.765	168.843	5:436$100
Junho	7.144	84.597	67	2.613	236$000	2.355	44.665	5:204$750	9.566	131.875	5:440$750
Julho	11.160	128.513	48	2.162	155$100	3.024	56.583	5:509$390	14.232	187.258	5:664$490
Agosto	13.011	161.400	154	6.868	460$500	3.238	63.325	5:939$720	16.403	231.593	6:400$220
Setembro	10.908	127.249	66	2.906	194$300	3.140	57.888	5:438$400	14.114	188.043	5:632$700
Outubro	10.253	123.072	64	2.531	215$000	2.957	53.043	5:402$040	13.274	178.646	5:617$040
Novembro	10.366	137.165	60	2.328	221$300	2.984	52.922	5:482$850	13.410	192.415	5:704$150
Dezembro	11.276	136.357	93	3.573	250$300	2.947	55.754	5:446$190	14.316	195.684	5:696$490
SOMMA	117.823	1.443.603	860	36.527	2:643$850	34.782	650.301	63:438$820	153.465	2.130.431	66:082$670

Escriptorio Central do Telegrapho, em 28 de Fevereiro de 1886.— O Inspector das linhas, *A. de S. Pires Ferreira.*

D 3.— E. F. D. PEDRO II.— Demonstração da despeza mensal com o serviço nas estações, conservação das linhas e apparelhos, e luz electrica, durante o anno de 1885

MEZES	SERVIÇO NAS ESTAÇÕES			CONSERVAÇÃO DAS LINHAS E APPARELHOS			LUZ ELECTRICA			TOTAES		TOTAL GERAL
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	
Janeiro.....	14:417$263	1:325$531	15:742$794	1:788$500	558$503	2:347$003	217$000	15$757	232$757	16:422$763	1:899$791	18:322$554
Fevereiro.....	14:251$725	1:339$339	15:591$064	1:559$500	1:179$387	2:738$887	186$000	104$430	290$430	15:997$225	2:623$156	18:620$381
Março.....	15:921$566	1:572$274	17.493$840	1:688$500	438$479	2:126$979	209$500	60$554	270$054	17:819$566	2:071$307	19:890$873
Abril.....	14:596$790	1:121$985	15:718$775	1:575$500	613$674	2:189$174	207$500	270$745	478$245	16:379$790	2:006$404	18:386$194
Maio.....	14:332$457	998$984	15:331$441	1:707$000	1:256$375	2:963$375	209$500	166$126	375$626	16:248$957	2:421$485	18:670$442
Junho.....	15:081$902	1:091$957	16:173$859	1:657$500	323$508	1:981$008	318$920	314$938	633$858	17:058$322	1:730$403	18.788$725
Julho.....	13:677$950	1:167$692	14:845$642	1:688$000	1:252$942	2:940$942	217$000	231$956	448$956	15:582$950	2:652$590	18:235$540
Agosto.....	13:749$991	1:263$140	15:013$131	1:691$000	508$995	2:199$995	212$500	281$545	494$045	15:653$491	2:053$680	17:707$171
Setembro.....	15:057$943	1:317$734	16:375$677	1:662$500	304$191	1:966$691	210$000	353$035	563$035	16:930$443	1:974$960	18 905$403
Outubro.....	13:726$239	1:191$462	14:917$701	1:633$000	393$599	2:026$599	217$000	201$712	418$712	15:576$239	1:786$773	17:363$012
Novembro.....	13:707$616	1:053$695	14:761$311	1:298$700	340$844	1:639$544	208$915	112$090	321$005	15:215$231	1:506$629	16:721$860
Dezembro.....	15:254$174	1:460$388	16:714$562	1:571$500	627$159	2:198$659	217$000	203$965	420$965	17:042$674	2:291$512	19:334$186
Total.....	173:775$616	14:904$181	188:679$797	19:521$200	7:797$656	27:318$856	2:630$835	2:316$853	4:947$688	195:927$651	25:018$690	220:946$341

Escriptorio Central do Telegrapho, em 28 de Fevereiro de 1886.—Inspector das linhas, *A. da S. Pires Ferreira.*

E 1.— E. F. D. PEDRO II. — Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1885

EMPREGOS E OFFICIOS	ESCRIPTORIO			CONDUCÇÃO DOS TRENS					OFFICINAS E DEPOSITOS										TOTAL
	Engenho de Dentro	S. Diogo	Barra	S. Diogo	Belém	Barra	Entre-Rios	Linha	Engenho de Dentro	S. Diogo	Côrte	Belém	Barra	Entre-Rios	Cachoeira	Porto Novo	Mariano Procopio	Lafayette	
Chefe	1																		1
Ajudante	1																		1
Official	1																		1
Escripturarios	4																		4
Armazenistas	1	1																	2
Amanuenses	4																		4
Auxiliaros	6		1																7
Desenhistas	5																		5
Chefes de depositos				1		1	1												3
Machinistas								68											68
Foguistas da noite				2	1	2	1												6
Foguistas								110											110
Lubrificadores				21	2	9	7												39
Carvoeiros				7	5	7	5												24
Limadores									91	13			3	3					110
Torneiros									88	6									94
Carpinteiros									105	1	4		2						112
Serradores									22										22
Caldeireiros									73	3									76
Fundidores									50										50
Modeladores									15										15
Correeiros									3										3
Pedreiros									4										4
Ferreiros									48	3									51
Serralheiros									5										5
Pintores									29										29
Concertadores de carros									44	2	5	4	6	3	2	2	1	1	70
Guardas									22	8			3	1					34
Foguista de machina fixa									6	1									7
Trabalhadores									44	2									46
Totaos	23	1	1	31	8	19	14	178	649	39	9	4	14	7	2	2	1	1	1.003

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1886.— O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

E 2. — E. F. D. PEDRO II. — Consumo de combustivel e lubrificantes por serviços e secções e por locomotiva-kilometro no anno de 1885

SERVIÇOS	SECÇÕES	KILOMETROS PERCORRIDOS	TOTAL				POR LOCOMOTIVA — KILOMETRO			
			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL	LUBRIFICANTES		
			Carvão — Kilos	Graxa — Kilos	Oleos — Litros	Estopa — Kilos	Carvão — Kilos	Graxa — Kilos	Oleos — Litros	Estopa — Kilos
VIAJANTES	Suburbios	196.443	2.179.803	2.162	4.426	668	11.113	0.011	0.022	0.003
	1ª Secção	105.172	1.100.824	1.638	2.323	670	10.466	0.015	0.022	0.006
	2ª »	81.842	969.855	1.929	1.708	623	11.850	0.023	0.023	0.007
	3ª »	75.404	642.071	1.295	1.730	478	8.515	0.017	0.022	0.006
	4ª »	21.664	181.473	559	212	144	8.376	0.025	0.009	0.006
	5ª »	50.938	451.376	1.314	497	337	8.861	0.025	0.009	0.006
	Ramal do S. Paulo	130.053	1.035.738	2.003	2.925	824	7.963	0.015	0.002	0.006
	» do Porto Novo	52.548	456.253	821	1.162	334	8.682	0.015	0.022	0.006
MIXTOS	1ª Secção	135.818	1.716.183	3.110	2.259	748	12.635	0.022	0.016	0.005
	2ª »	148.089	2.684.373	5.682	3.604	1.367	18.126	0.038	0.024	0.009
	3ª »	144.326	1.947.172	4.159	2.090	1.065	13.491	0.028	0.014	0.007
	4ª »	177.229	2.034.822	4.635	2.537	1.162	11.481	0.026	0.013	0.006
	5ª »	267.795	2.934.512	6.760	3.391	1.729	10.958	0.025	0.012	0.006
	Ramal do Macacos	13.257	153.979	269	265	94	11.614	0.020	0.019	0.007
	» do S. Paulo	192.056	1.844.420	4.707	2.698	1.153	9.603	0.024	0.014	0.006
	» do Porto Novo	50.890	636.490	1.450	728	368	12.507	0.028	0.014	0.007
	» de Santa Cruz	54.930	612.816	970	1.395	260	11.156	0.017	0.025	0.004
CARNES VERDES	1ª Secção	18.112	239.644	444	256	89	13.230	0.024	0.015	0.004
	Ramal de Santa Cruz	27.516	361.668	672	384	134	13.143	0.024	0.013	0.004
CARGAS	1ª Secção	157.779	2.080.008	4.162	2.512	915	13.183	0.026	0.015	0.005
	2ª »	114.420	2.031.096	4.526	2.787	1.096	17.751	0.039	0.024	0.009
	3ª »	39.368	506.347	1.215	626	279	12.861	0.030	0.015	0.007
	4ª »	30.646	390.590	882	453	227	12.745	0.028	0.014	0.007
	5ª »	44.981	594.138	1.099	709	319	13.208	0.024	0.015	0.007
	Ramal do S. Paulo	72.480	784.984	1.893	1.067	440	10.830	0.026	0.014	0.006
	» do Porto Novo	36.274	499.454	1.240	736	298	13.768	0.034	0.020	0.008
	» do Santa Cruz	4.550	60.273	105	64	19	13.246	0.023	0.014	0.004
LASTROS	1ª Secção	32.785	416.378	1.131	819	331	12.685	0.034	0.024	0.010
	2ª »	23.347	328.193	657	591	230	14.057	0.028	0.025	0.009
	3ª »	17.419	173.847	708	355	191	9.980	0.040	0.020	0.019
	4ª »	16.174	196.023	598	403	221	12.119	0.036	0.024	0.013
	5ª »	46.391	552.568	1.609	914	479	11.911	0.034	0.019	0.010
	Ramal do Macacos	249	3.776	5	6	2	15.164	0.020	0.024	0.008
	» do S. Paulo	27.397	254.874	969	592	245	9.302	0.035	0.021	0.008
	» do Porto Novo	8.023	74.559	320	159	88	9.293	0.039	0.019	0.010
	» do Santa Cruz	162	1.624	5	3	1	10.024	0.030	0.018	0.006
MANOBRAS	Manobras geraes	198.960	2.638.311	6.009	4.532	2.250	13.260	0.032	0.021	0.011
	Totaes em 1885	2.815.187	33.770.515	71.732	55.517	19.878				»
	» » 1884	2.667.381	31.503.605	68.530	48.830	19.489				
							11.995	0.025	0.018	0.007
							11.810	0.025	0.018	0.007
DIFFERENÇAS	Para mais	147.806	2.266.910	3.202	6.687	389	0.185			»

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1886. — O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

E 3.— E. F. D. PEDRO II. — Demonstração de todas as despezas feitas pela secção da Locomoção no anno de 1885

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAES PARCIAL	TOTAES GERAL
CONTA DO CUSTEIO CONCERNENTE Á LOCOMOÇÃO				
Administração e escriptorio	54:900$161	.....	.....	54:900$161
Officinas e depositos. — Locomotivas — Reparações ordinarias	63:746$184	45:983$500	109:729$684	
Officinas e depositos. — Locomotivas — Ditas extraordinarias e grandes	142:655$528	55:348$993	198:004$521	307:734$205
Officinas e depositos. — Carros de viajantes — Reparações ordinarias	21:784$759	31:293$428	53:078$187	
Officinas e depositos. — Carros de viajantes — Ditas extraordinarias e grandes	37:090$881	28:920$006	66:010$887	119:089$074
Officinas e depositos. — Vagões de cargas — Reparações ordinarias	60:167$746	106:323$747	166:491$493	
Officinas e depositos. — Vagões de cargas — Ditas extraordinarias e grandes	5:157$289	9:975$034	15:132$323	181:623$816
Officinas e depositos. — Vagões diversos — Reparações ordinarias	16:686$857	29:667$408	46:354$265	
Officinas e depositos. — Vagões diversos — Ditas extraordinarias e grandes	13:077$564	28:409$515	41:487$079	87:841$344
Conducção dos trens de viajantes, mixtos e de cargas	281:990$463	786:405$528	1.068:395$991	
Eventuaes	2:719$444	2:444$055	5:163$499	1.073:559$490
Escola annexa ás officinas	1:441$415	.....	.....	1:441$415
Totaes da despeza do custeio concernente á Locomoção	701:418$291	1.124:771$214	.....	1.826:189$505
CONTAS DIVERSAS				
Conducção dos trens de lastro por conta da Via Permanente	20:809$100	47:611$409	68:420$509	
Material rodante.— Obras novas por conta do capital	71:157$369	482:338$954	553:496$323	
Fornecimentos diversos	40:739$672	41:079$952	81:819$624	
Officinas do Engenho de Dentro.— Augmento das mesmas por conta do capital	10:806$945	18:497$508	29:304$453	845:600$693
Materiaes diversos para os depositos da Locomoção.— Conta dos mesmos	112:559$784	.....	112:559$784	
	957:491$161	1.714:299$037	.....	2.671:790$198

Escriptorio da Locomoção, 28 do Fevereiro de 1886.— O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

E 4.— E. F. D. PEDRO II.— Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante no anno de 1885

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	DESPEZAS			
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAES PARCIAES	TOTAES GERAES
1.º LOCOMOTIVAS				
Depositos — Reparações ordinarias	27:456$417	14:830$299	42:286$716	
Officinas — Reparações ordinarias	36:928$767	31:153$201	67:442$968	
» Idem grandes e extraordinarias	142:467$337	55:245$514	197:712$851	
Depositos — Idem extraordinarias	188$191	103$479	291$670	307:734$205
2.º CARROS DE VIAJANTES E CORREIOS				
Officinas — Reparações ordinarias	15:436$778	26:866$205	42:302$983	
» Idem grandes e extraordinarias	37:090$881	28:920$006	66:010$837	
Depositos — Idem ordinarias	6:347$981	4:427$223	10:775$204	119:089$074
3.º VAGÕES DE CARGAS				
Officinas — Reparações ordinarias	29:154$238	84:312$697	113:466$935	
» Idem grandes e extraordinarias	5:157$289	9:975$034	15:132$323	
Depositos — Idem ordinarias	31:013$508	22:011$050	53:024$558	181:623$816
4.º VAGÕES DIVERSOS				
Officinas — Reparações ordinarias	14.154$433	28:957$296	43.111$729	
» Idem grandes e extraordinarias	13:077$564	28:409$515	41:487$079	
Depositos — Idem ordinarias	2:532$424	710$112	3:242$536	87:841$344
				696:238$439

Escriptorio da Locomoção, 28 de fevereiro de 1886.— O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

E 5.— E. F. D. PEDRO II.—Desenvolvimento da despeza feita com o serviço de conducção dos trens no anno de 1885

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL							TOTAL GERAL
		CARVÃO	LUBRIFICANTES	AGUA	OLEO	ESTOPA	DIVERSOS	TOTAL	
Locomotivas — Trens de suburbios	18:942$651	45:034$730	981$548	.....	2:482$986	205$296	2:493$023	51:287$583	70:230$234
Locomotivas — » do interior	236:330$162	611:225$753	31:190$217	2:287$222	24:272$696	7:715$704	18:629$533	695:258$127	931:628$289
Locomotivas — » do lastro	20:809$100	41:461$355	2:952$800	.....	2:088$561	793$490	315$203	47:611$409	68:420$509
Totaes	276:081$913	697:698$840	35:124$565	2:287$222	28:844$243	8:804$490	21:437$759	794:197$119	1.070:279$032
CARROS.— Trens de viajantes, mixtos e cargas	26:717$650	.....	19:370$355	.....	19:047$022	1:374$240	28$201	39:819$818	66:537$468
Totaes 1885	302:799$563	697:698$840	54:494$920	2:287$222	47:891$265	10:178$730	21:465$960	834:016$937	1.136:816$500
» 1884	307:423$556	.....	.....	.....	.....	.....	.....	795:268$455	1.102:692$011
Differença para — mais	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38:748$482	34:124$489
Differença para — menos	4:623$993								
Custo por locomotiva-kilometro — 1885	107	.....	.....	.....	.....	.....	.....	296	403
Custo por locomotiva-kilometro — 1884	115	.....	.....	.....	.....	.....	.....	297	412
Differença para menos	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	9

OBSERVAÇÕES

		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
DESPEZA DAS LOCOMOTIVAS	Totaes em 1885	276:081$913	794:197$119	1.070:279$032
	» em 1884	280:603$106	756:430$506	1.037:033$612
	Mais	.....	37:766$613	33:245$420
	Menos	4:521$193	.....	
	Kilometros 1885	98	282	380
	» 1884	105	276	381
	Mais	.....	6	
	Menos	7	.....	1

Escriptorio da locomoção, 28 de Fevereiro de 1886

O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

F 1. — E. F. D. PEDRO II. — Quadro do pessoal da Via Permanente em 31 de Dezembro de 1885

DIVISÕES	ESCRIPTORIO CENTRAL										
	Chefe da linha	Ajudante	Chefe da secção technica	Idem idem do escripta	1os Escripturarios	2os Ditos	Amanuenses	Auxiliares do escripta	Desenhadores	Guardas	Total
Escriptorio Central	1	1	1	1	2	3	6	3	3	2	23
1a Divisão	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
2a »	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
3a »	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
4a »	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
5a »	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
6a »	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
7a »	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
Ramal de Santa Cruz	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
1a Divisão do ramal de S. Paulo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
2a » » » » » »	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
Ramal do Porto Novo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.....
Somma	1	1	1	1	2	3	6	3	3	2	23

DIVISÕES	PESSOAL ORDINARIO DA LINHA																						
	Chefes de divisão	Praticantes do linha	Armazenistas	Praticantes	Conductores de lastro	Mestres de linha	Praticantes	Feitores de turmas ordinarias	Trabalhadores idem	Feitores de turmas de cercas	Trabalhadores idem	Feitores de turmas de lastro	Trabalhadores idem	Guardas	Carpinteiros	Pedreiros, canteiros e cavouqueiros	Ferreiros, malhadores e serventes	Soldadores	Pintores	Serventes	Total
Escriptorio Central	..	..	..	..	..	..	..	.....	.....	..	..	..	.....	..	..	..	..	..	..	..	.....
1a Divisão	1	1	1	2	..	4	1	17	105	1	5	1	24	24	10	13	3	1	3	19	236
2a »	1	..	1	1	..	3	..	12	64	1	5	1	21	10	3	5	2	..	..	6	133
3a »	1	1	1	..	1	5	..	18	90	2	10	1	20	7	4	6	4	..	1	6	178
4a »	1	..	1	..	1	4	..	16	80	1	5	1	18	8	4	4	2	1	..	7	154
5a »	1	..	1	..	..	4	..	15	75	1	5	..	....	4	2	2	2	..	1	2	145
6a »	1	..	1	..	1	4	1	14	56	2	8	1	19	..	2	4	2	..	1	4	121
7a »	1	1	1	..	..	3	..	9	61	2	14	..	....	1	2	8	2	..	..	10	115
Ramal de Santa Cruz	1	..	1	..	..	2	..	7	35	1	5	..	....	2	2	2	2	..	..	3	63
1a Divisão do ramal de S. Paulo	1	..	1	..	..	4	..	16	80	1	5	.	....	4	1	3	2	..	..	4	122
2a » » » » » »	1	1	1	..	1	4	..	15	75	1	5	1	19	3	2	2	2	..	1	4	138
Ramal do Porto Novo	1	..	1	..	..	4	..	13	65	1	5	..	....	5	5	2	2	..	1	6	111
Somma	11	4	11	3	4	41	2	152	783	14	72	6	121	68	37	51	25	2	8	71	1.486

DIVISÕES	PESSOAL EXTRAORDINARIO												TOTAL GERAL
	Feitores de turmas provisorias	Trabalhadores idem	Feitores de turmas de cercas	Trabalhadores idem	Feitores de turmas de lastro	Trabalhadores, idem	Carpinteiros	Pedreiros, canteiros, cavouqueiros e serventes	Caldeireiros e ajudantes	Pintores	Soldadores	Machinistas, ferreiros e malhadores	Total	
Escriptorio Central	..	....	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	.....	23
1a Divisão	25	175	..	..	1	21	9	21	..	3	2	2	270	506
2a »	5	70	..	..	..	..	..	217	..	..	..	9	291	424
3a »	3	29	..	..	..	..	..	6	..	..	..	1	39	217
4a »	2	36	..	..	..	..	..	14	7	..	..	..	59	213
5a »	1	9	..	..	..	..	..	15	..	..	..	..	25	140
6a »	..	....	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	.....	121
7a »	1	25	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	26	141
Ramal de Santa Cruz	3	15	..	..	..	..	..	4	..	..	..	..	22	85
1a Divisão do ramal de S. Paulo	..	....	..	..	..	..	..	....	..	..	..	..	.....	122
2a » » » » » »	1	49	1	5	..	..	..	10	..	..	..	..	36	174
Ramal do Porto Novo	1	9	..	..	..	..	3	16	..	..	..	..	29	140
Somma	42	387	1	5	1	24	12	301	7	3	2	12	797	2.306

Escriptorio da Via Permanente, 28 de Fevereiro de 1886. — O 1º Escripturario, substituindo o Chefe da Secção de escripta e contabilidade, *José Ribeiro Peres Machado.*

F 2. — E de toda a despeza effectuada com

	TRABALHOS	1ª SECÇÃO MATERIAL	1ª SECÇÃO PESSOAL	1ª SECÇÃO T	4ª SECÇÃO MATERIAL	4ª SECÇÃO PESSOAL	4ª SECÇÃO TOTAL	5ª SECÇÃO MATERIAL	5ª SECÇÃO PESSOAL	5ª SECÇÃO TOTAL	RA MATE
I	**Por conta do custeio**										
	I										
	Policia e guarda da linha	994$368	39:249$145	40	396$116	12:287$170	12:683$286	798$889	11:929$845	12:728$734	
	II										
	Conservação ordinaria da linha	63:084$005	118:684$269	181	253$271	79:123$086	128:376$357	123:677$534	165:823$737	229:501$271	4
	Pequenas reparações em obras de terra e em obras d'arte, cercas, cancellas, etc	65:188$528	89:520$778	154	371$117	30:458$405	32:829$522	7:799$782	69:371$091	77:170$873	
	Idem, idem nas estações e dependencias	8:188$754	14:393$530	22	668$506	1:379$825	2:048$331	1:588$370	2:513$300	4:101$670	1:1
	Idem, idem nas casas de turma e outras	256$917	1:426$390	1	83$202	407$800	491$002	565$440	1:872$750	2:438$190	
	Idem, idem nos ranchos, telheiros e guaritas	28$300	55$845								
	Idem, idem nas caixas e encanamentos d'agua	4$979	30$600		39$253	299$950	339$203	21$880	339$450	361$330	
	Somma	136:751$483	224:111$412	360	145$349	111:669$066	164:084$415	133:653$006	239:920$328	373:573$334	1:6
	III										
	Construcção de linhas e desvios provisorios										
	Modificação de linhas e desvios	3:390$658	3:216$140	6	92$654	381$400	474$054		360$000	360$000	2:2
	Collocação de trilhos de aço na linha, em substituição de outros de ferro, estragados				039$274	876$030	11:915$304	39:617$026	3:904$365	43:611$391	
	Grandes reparações, modificações e reconstrucções em obras de terra e em obras d'arte, cercas, cancellas, etc	25:673$059	28:458$774	54	003$712	22:432$436	23:436$148	14:465$106	71:917$636	86:382$742	2:8
	Idem, idem nas estações e dependencias	20:002$602	16:368$008	36	865$325	2:156$625	3:023$950	1:940$538	4:651$800	6:592$338	3:8
	Idem, idem nas casas de turma e outras		144$838		288$313	382$250	670$563	1:212$091	1:601$574	2:813$665	
	Idem, idem nos telheiros, ranchos e guaritas		74$200					425$415	578$500	1:003$915	
	Idem, idem nas caixas e encanamentos d'agua	1:076$618		1							
	Somma	50:142$937	48:262$050	98	293$278	26:228$741	41:522$010	57:660$196	83:103$875	140:764$071	9:0
	IV										
	ADMINISTRAÇÃO										
	Escriptorio central										
II	**Por conta de obras novas**										
	Construcção e augmentos de linhas e desvios	5.728$883	6:698$750	12	1:144$740	1:114$410	2:259$150				
	Idem de pontilhões				9:311$894	29:165$874	38:477$768	1:547$616	4:647$624	6:195$240	
	Idem de bueiros	116$558	662$165		25$904	1:656$750	1.682$654	8:644$564	15:037$050	23:681$614	
	Idem de cercas de arame, na linha	516$400	1:490$500	2				1$482	132$600	134$082	
	Idem, idem de trilhos, idem							53$220	141$000	194$220	
	Idem, idem de arame, no pateo das estações	9$672	241$800		5$000	12$650	17$650				
	Idem, idem de trilhos, idem										
	Idem das estações do Rocha, Riachuelo, Sampaio, Avellar, Barão do Cotegipe, Juiz de Fóra, Mantiqueira e Cruzeiro	11:832$763	15:645$153	27	3:515$724	20:986$023	34:501$747	2:429$514	3:271$750	5:701$264	
	Idem das carvoeiras no pateo das estações da Barra e Barbacena							162$465	1:370$510	1:532$975	
	Idem de abrigo para passageiros na estação da Serra										
	Idem da coberta da plataforma da estação de Mathias Barboza				402$411	203$000	605$411				
	Prolongamento das plataformas das estações de S. Diego, Riachuelo, Todos os Santos e Cascadura	1:215$728	5:940$125								
	Acquisição do terreno onde se acha edificada a casa de residencia do agente de Belém e de aguada para a estação de Buarque de Macedo	220$000						1:500$000		1:500$000	
	Construcção das casas de residencia do agente de Mantiqueira, do pessoal da estação do Sitio, do Campo Grande e de Santa Cruz							1:501$278	1:560$950	3:062$228	
	Idem de casas para a collocação de latrinas, nas estações do Riachuelo e Queluz	270$124	752$390					2:436$634	3:382$314	5:818$948	
	Idem de casas de turma e outras	7:337$576	14:141$486	21	1:399$598	512$900	2:022$498				
	Idem de caixas e encanamentos d'agua										
	Somma	27:247$813	45:572$379	72	5:915$271	53:651$607	79:566$878	18:276$773	29:543$798	47:820$571	

Escriptorio da Via Permanente, 28 de Fevereiro de 1886.

F 2. — E. F. D. PEDRO II. — Mappa demonstrativo de toda a despeza effectuada com os diversos trabalhos na linha e nos edificios, durante o anno de 1885

TRABALHOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	RAMAL DA CAMPOS	RAMAL DE SANTA CRUZ	RAMAL DE MACAHÉ	RAMAL DE S. PAULO	RAMAL DO PORTO NOVO	TOTAES			IMPORTANCIA POR [illegible]
[illegible]														
[illegible]														
[illegible]														

F. 3.— E. F. D. PEDRO II.— Demonstração das despezas effectuadas pela secção da Via Permanente em 1885, por conta das outras repartições da Estrada e de diversos, a indemnizar á referida secção.

DESIGNAÇÃO	MATERIAL	PESSOAL	TOTAL
Trafego	1:327$021	8:186$154	9:513$175
Contabilidade	2$452	2$000	4$452
Locomoção	5:726$647	14:976$995	20:703$642
Telegrapho	202$290	900$760	1:103$050
Almoxarifado	203$240	255$320	458$560
Thesouraria	.....	4$400	4$400
Construcção do prolongamento	2:180$569	5:643$638	7:824$207
Ministerio da Agricultura	.....	58$500	58$500
» » Guerra	.....	212$550	212$550
Camara Municipal da cidade do Pirahy	96$577	222$100	318$677
Estrada do Ferro do Rio d'Ouro	.....	8$050	8$050
Companhia Estrada de Ferro Leopoldina	977$796	1:711$786	2:689$582
» » » » » S. Paulo e Rio de Janeiro	10$669	34$514	45$183
» » » » do Piau	16$460	137$875	154$335
» » Ferro-Carril de Juiz de Fóra	.....	70$000	70$000
» » » e Navegação Santa Cruz	5$696	730$000	735$696
» de S. Christovão	4$875	521$355	526$230
A. J. de Araujo Vianna	537$578	944$500	1:482$078
Alberto Henrique Corrêa e Silva	.....	640$900	640$900
Antonio Carneiro de Paula Brandão	403$011	30$400	433$411
Custodio de Castro Moreira	.....	11$300	11$300
Francisco de Assis Pereira	.....	20$100	20$100
Monteiro Himo & Cª	.....	94$700	94$700
Santos Cortiço & Freitas	260$248	577$500	837$748
Thomaz de Freitas Couto e Mello	.....	80$075	80$075
Villela Bastos & Cª	.....	45$300	45$300
Total	11:955$129	36:120$772	48:075$901

Escriptorio da Via Permanente, 28 de fevereiro de 1886.— O 1º escripturario substituindo o chefe da secção de escripta e contabilidade, *José Ribeiro Peres Machado.*

F 4. — ego de

SECÇÕES	DORMENTES NOVOS	DORMENTES USADOS	DORMENTES DE FERRO, NOVOS	TRILHOS VIGNOLE DE AÇO NOVOS Numero	TRILHOS VIGNOLE DE AÇO NOVOS Comprimento	TRILHOS VIGNOLE DE AÇO USADOS Numero	TRILHOS VIGNOLE DE AÇO USADOS Comprimento	TRILHOS VIGNOLE DE FERRO US DE 2ª SECÇÃO Numero	TRILHOS VIGNOLE DE FERRO US DE 2ª SECÇÃO Comprimento	NEL Comprimento	DE DUPLAS Novas
											SUBSTITUI
					m		m		m		
1.ª	22.843	970	2.399	.....	.....	4	36,60	150	1.053,27	.....	.....
2.ª	6.981	50	.....	121	1.107,15	25	193,60	158	1.072,70	.....	1
3.ª	18.432	.....	.....	22	197,30	.....	.....	14	102,20	.....	.....
4.ª	18.003	.....	.....	1.160	10.422,92	.....	.....	78	569,40	.....	.....
5.ª	49.907	.....	.....	2.632	23.724,25	.....	.....	2.436	17.693,18	.....	.....
Ramal da Gambôa	166	.....	.....	1	9,15	.....	.....	2	14,60	.....	.....
» de Santa Cruz	8.813	.....	.....	.....	.....	68	616,60	855	6.132,93	.....	.....
» de Macacos	2.279	582	.....	.....	.....	.....	.....	16	116,80	.....	.....
» de S. Paulo	20.973	.....	.....	1.850	16.645,19	.....	.....	150	1.075,92	.....	.....
» do Porto Novo	9.808	.....	.....	535	4.801,38	.....	.....	51	347,62	.....	.....
	158.205	1,602	2.399	6.321	56.907,34	97	846,80	3.949	28.168,72	.....	1
											ÇÃO DE L
					m		m		m		
1.ª	1.661	867	13	20	162,60	.....	.....	281	1.944,00	.....	4
2.ª	324	90	.....	.....	.....	.....	.....	84	609,20	.....	.....
3.ª	620	.....	.....	3	27,45	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4.ª	330	.....	.....	6	54,90	.....	.....	83	605,90	.....	.....
5.ª											
Ramal da Gambôa	988	450	.....	17	154,60	5	45,75	217	1.542,40	.....	.....
» de Santa Cruz	516	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	65,70	.....	.....
» de Macacos	89	197	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» de S. Paulo	155	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
» do Porto Novo	265	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	29,28	.....	.....
	4.948	1.604	13	46	399,55	5	45,75	678	4.796,48	.....	5
											STRUCÇÃO
									m		
1.ª	149	4	.....	.....	.....	.....	.....	78	516,10	351,30	.....
2.ª	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	239	1.565,30	6,40	.....
3.ª	106	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	202,00	.....	.....
4.ª	367	969	.....	.....	.....	.....	.....	25	182,50	.....	.....
5.ª	136	552	.....	.....	.....	.....	.....	1.372	9.720,70	.....	.....
Ramal da Gambôa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	13,70	.....	.....
» de Santa Cruz	60	14	.....	.....	.....	.....	.....	1.357	9.257,53	.....	.....
» de Macacos	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» de S. Paulo	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
» do Porto Novo	11	229	.....	.....	.....	.....	.....	10	72,56	.....	.....
	865	1.768	.....	.....	.....	.....	.....	3.108	21.549,39	57,70	.....

Escriptorio da Via Permanente, 28 do Fevereiro do 1886.

F 4. — E. F. D. PEDRO II. — Emprego de dormentes, trilhos e seus accessorios, no anno de 1885

	DORMENTES		TRILHOS VIGNOLE				TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	AGULHAS		CRUZAMENTOS	TALAS		PARAFUSOS		GRAMPOS		CALÇOS NOVOS	ARRUELLAS		REBITES	
ESTAÇÕES		DE MADEIRA DE LEI																				
EM SUBSTITUIÇÃO E TRANSFORMAÇÃO NA LINHA E DESVIOS																						
EM CONSTRUCÇÃO DE LINHAS E DESVIOS E MODIFICAÇÕES DOS JÁ EXISTENTES																						
EM CONSTRUCÇÃO DE CERCAS, ESTACADAS E OUTROS TRABALHOS.																						

F 5.— E. F. D. PEDRO II. — Movimento de trilhos de aço no anno de 1885

SECÇÕES E DIVISÕES		SALDOS DE 1884		RECEBIDOS		TOTAES		SAHIDOS				SALDOS PARA 1886	
		Nas secções	Nas divisões	Do almoxarifado	Nas divisões	Nas secções	Das divisões	Para consumo	Para outras divisões	TOTAES Por secção	TOTAES Por divisão	Nas secções	Nas divisões
1ª secção.....	1ª.....	32	32	6	.....	38	38	38	.....	38	38	.....	.....
2ª »	2ª.....	18	18	988	.....	1.006	1.006	121	494	615	615	391	139
3ª »	3ª.....	31	31	.....	.....	31	31	25	.....	25	25	6	....
4ª »	4ª.....	4	4	1.466	.....	1.470	1.470	1.466	304	1.470	1.470	.....	6
5ª »	5ª.....	.....	268	1.596	504	.....	2.368	1.988	.....	.....	1.988	.....	380
	6ª.....	318	.....	300	344	3.062	644	644	.....	2.682	644	380	....
	7ª.....	.....	50	.....	.....	.....	50	.....	50	.....	50	.....	....
S. Paulo.....	1ª.....	.....	377	.....	.....	.....	377	136	172	.....	308	.....	69
	2ª.....	444	67	1.603	172	2.219	1.842	1.714	.....	2.022	1.714	197	128
Santa Cruz.....	Ramal de Santa Cruz	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Porto Novo.....	» de Porto Novo	.....	.....	800	.....	800	800	535	.....	535	535	265	265
		847		6.759	1.020	8.26 6		6.367	1.020	7.387		1.239	

Escriptorio da via permanente, em 28 de fevereiro de 1886.— O 1º escripturario substituiedo e chefe da secção de escripta e contabilidade, *José Ribeiro Pires Machado.*

F 6.—E. F. D. PEDRO II.—Movimento de dormentes de madeira no anno de 1885

SECÇÕES E DIVISÕES		SALDOS DE 1884		RECEBIDOS			TOTAES		SAHIDAS				TOTAES		SALDO PARA 1886	
		Na secção	Nas divisões	Do almoxarifado	Dos depositos geraes	Do outras divisões	Nas secções	Nas divisões	Dos depositos geraes	Para outras divisões	Para o prolongamento	Para o consumo	Por secção	Por divisão	Nas secções	Nas divisões
1ª Secção	1ª Divisão	3.125	3.125	.....	22.831	.....	25.956	25.956	.....	.....	.....	25.807	25.807	25.807	149	149
2ª »	2ª »	1.598	1.598	.....	8.573	.....	10.171	10.171	.....	.....	.....	9.696	9.696	9.696	475	475
3ª »	3ª »	4.409	4.409	.....	17.223	.....	21.632	21.632	.....	2.124	.....	19.158	21.282	21.282	350	350
4ª »	4ª »	1.852	1.852	.....	15.398	2.124	19.374	19.374	.....	418	.....	18.700	19.118	19.118	256	256
5ª »	5ª »	.....	591	.....	12.567	4.576	.....	17.734	.....	.....	.....	17.365	.....	17.365	.....	369
	6ª »	2.357	1.766	.....	13.714	100	56.628	15.580	.....	.....	.....	14.340	54.801	14.340	1.827	1.240
	7ª »	.....	.....	.....	23.314	.....	.....	23.314	.....	4.258	500	18.338	.....	23.096	.....	218
S. Paulo	1ª »	.....	4	.....	9.021	400	.....	9.434	.....	.....	.....	9.095	21.555	9.095	.....	339
»	2ª »	6.308	6.304	.....	8.416	.....	24.154	14.720	.....	409	.....	12.046	.....	12.455	2.604	2.265
Santa Cruz	Ramal de Santa Cruz	3.706	3.706	.....	5.683	.....	9.389	9.389	.....	.....	.....	9.389	9.389	9.389		
Porto Novo	Ramal de Porto Novo	1.948	1.948	.....	9.100	.....	11.048	11.048	.....	.....	.....	10.084	10.084	10.084	964	964
Nos depositos geraes		41.076		115.916	.....	.....	156.992		145.840	.....	3.100	.....	148.940		8.052	
		66.379		115.916	145.840	7.209	335.344		145.840	7.209	3.600	164.018	320.667		14.677	

Escriptorio da Via Permanente, 28 Fevereiro do 1886.— O 1º Escripturario, substituindo o Chefe da Secção de escripta e contabilidade, *José Ribeiro Peres Machado.*

F 7.—E. F. D. PEDRO II — Desvios existentes nas estações em 31 de Dezembro de 1885

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE DE 2ª	TRILHOS VIGNOLLE DE 3ª	TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
1ª Secção							
CÔRTE		m	m	m	m	m	
Desvio do armazem A	.....	.....	135,30	.....	40,50	175,80	
Idem, idem B	.....	15,00	200,00	.....	.....	215,00	
Segundo desvio do armazem B	.....	.....	260,00	.....	.....	260,00	
Desvio morto do mesmo armazem	.....	.....	66,00	.....	.....	66,00	
Idem do armazem C	.....	.....	188,40	.....	.....	188,40	
Idem idem D	.....	.....	217,00	.....	.....	217,00	
Idem idem E	99,70	.....	77,30	.....	.....	177,00	
Idem idem G	.....	.....	186,00	.....	.....	186,00	
Idem da nova plataforma	.....	.....	158,95	.....	64,05	223,00	
Idem ao lado da plataforma de embarque	.....	.....	92,30	.....	42,79	135,09	
Linha n. 1 centro da plataforma	.....	.....	220,40	.....	71,60	292,00	
Desvio ligado a mesma	.....	.....	161,90	.....	71,60	233,50	
Ligação á linha n. 2	.....	.....	.....	.....	62,00	62,00	
Idem idem idem	.....	.....	.....	.....	54,20	54,20	
Idem a linha 2ª a de S. Diogo	.....	.....	.....	.....	43,25	43,25	
Idem da linha n. 1 á 5ª	.....	.....	.....	.....	48,00	48,00	
Desvio morto ligado a 5ª linha	.....	.....	227,00	.....	.....	227,00	
Ligação da linha do armazem E para a Gambôa	.....	.....	55,00	.....	.....	55,00	
Idem da linha de S. Diogo a 4ª linha	.....	.....	71,70	.....	.....	71,70	
GAMBÔA							
Desvio á esquerda da linha principal	.....	.....	124,60	.....	150,00	274,60	
Idem idem idem	.....	.....	.....	.....	154,00	154,00	
Idem partindo a direita para o armazem n. 1	.....	.....	331,50	.....	.....	331,50	
Idem idem idem	.....	.....	607,60	.....	.....	607,60	
Idem idem para o armazem n. 2	.....	.....	407,00	.....	.....	407,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	345,00	.....	.....	345,00	
Idem á esquerda da linha principal	.....	.....	251,20	.....	.....	251,20	
Idem, idem, idem	.....	.....	244,00	133,00	.....	377,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	246,20	133,00	.....	379,20	
Idem, idem, idem	.....	.....	165,00	.....	.....	165,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	280,00	.....	.....	280,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	159,00	.....	.....	159,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	60,00	50,00	.....	110,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	192,00	.....	.....	192,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	125,00	.....	.....	125,00	
Idem para o cáes	.....	.....	100,00	.....	.....	100,00	
Idem á sahida do tunnel n. 1	.....	.....	108,00	.....	.....	108,00	
Ligação	.....	.....	.....	.....	47,50	47,50	
S. DIOGO							
Quinta linha entre Côrte e S. Diogo	.....	.....	1,400,00	182,00	.....	1.582,00	
Desvio partindo da 5ª linha	.....	.....	280,00	.....	.....	280,00	
Idem partindo do desvio acima	.....	.....	127,80	.....	.....	127,80	
Idem, idem, idem	.....	.....	290,00	.....	.....	290,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	263,00	.....	.....	263,00	
Idem idem, idem	.....	.....	137,00	.....	.....	137,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	100,00	.....	.....	100,00	
Idem para o mercado	.....	.....	121,00	.....	.....	121,00	
Idem para o armazem de sal	.....	.....	172,00	.....	.....	172,00	
Terceira linha entre a Côrte e S. Diogo	.....	.....	.....	.....	1,133,60	1.133,60	
Desvio da 3ª linha para abrigo de carros	.....	.....	345,00	.....	.....	345,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	275,00	.....	.....	275,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	189,00	.....	.....	189,00	
Idem, idem para a pedreira	.....	.....	.....	283,00	.....	283,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	.....	221,00	.....	221,00	
Quarta linha entre Côrte e S. Diogo	.....	.....	1.443,00	.....	.....	1.443,00	
Desvio morto ligado a 4ª linha	.....	.....	200,00	.....	.....	200,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	111,00	.....	.....	111,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	227,00	.....	.....	227,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	261,00	.....	.....	261,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	192,00	.....	.....	192,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	116,90	.....	.....	116,90	
Idem, idem, idem	.....	.....	181,00	.....	.....	181,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	173,00	.....	.....	173,00	
Idem, idem, idem	.....	.....	211,00	.....	.....	211,00	
Ligação da 4ª linha ao abrigo de carros	.....	.....	46,00	.....	.....	46,00	

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2ª	DE 3ª			
DERBY-CLUB							
Desvio partindo á esquerda da linha n. 1...	.....	.....	97,00	240,40	.....	337,40	
Idem partindo á direita desta.....	.....	.....	.....	234,00	.....	234,00	
S. FRANCISCO XAVIER							
Ligação da linha n. 1 á n. 2.....	.....	.....	47,20	.....	.....	47,20	
Idem, idem, idem.....	.....	.....	54,00	.....	.....	54,00	
Desvio ligado á linha n. 2	.....	.....	30,00	330,00	.....	360,00	
RIACHUELO							
Desvio morto ligado á linha n. 2.....	.....	.....	33,95	90,24	.....	124,19	
Idem, idem idem.....	.....	.....	221,00	.....	.....	221,00	
ENGENHO NOVO							
Desvio da estação.....	.....	.....	366,10	.....	.....	366,10	
Ligação da linha n. 1 a n. 2.....	.....	.....	52,04	.....	.....	52,04	
Desvio morto.....	.....	.....	101,45	98,55	.....	200,00	
Ligação deste com a linha n. 2.....	.....	.....	53,00	.....	.....	53,00	
Desvio a direita da linha n. 2.....	.....	.....	77,60	.....	.....	77,60	
ENGENHO DE DENTRO							
Desvio morto nos fundos da estação.....	.....	.....	394,00	10,00	.....	404,00	
Ligação com a linha n. 1.....	.....	.....	95,60	.....	.....	95,60	
Idem da linha n. 1 a n. 2.....	.....	.....	54,50	.....	.....	54,50	
Idem idem, idem.....	.....	.....	54,90	.....	.....	54,90	
OFFICINAS							
Duas linhas com.....	.....	.....	.....	446,00	.....	446,00	
Ligação entre as mesmas.....	.....	.....	.....	77,00	.....	77,00	
Desvio a direita.....	.....	.....	.....	74,00	.....	74,00	
Dois desvios, idem.....	.....	.....	80,00	100,00	.....	180,00	
Desvios a esquerda.....	.....	.....	.....	55,00	.....	55,00	
IRIDADE							
Desvio morto ligado á linha n. 1.....	101,80	.....	.....	24,00	.....	125,80	
CASCADURA							
Desvio no centro.....	.....	.....	.....	.....	390,30	390,30	
Idem morto nos fundos da estação.....	.....	.....	94,90	.....	.....	394,90	
Idem do carador.....	.....	.....	.....	.....	181,00	181,00	
Ligação das linhas 1 e 2 do lado superior.....	.....	.....	.....	.....	76,50	76,50	
Idem da linha n. 1 ao ramal do Campinho.....	.....	.....	.....	.....	79,45	79,45	
Idem das linhas 1 e 2 do lado inferior.....	.....	.....	.....	.....	76,50	76,50	
Idem da linha n. 2 ao desvio morto.....	.....	.....	48,80	.....	.....	48,80	
Desvio do Campinho.....	.....	.....	1.545,20	.....	.....	1.545,20	
SAPOPEMBA							
Desvio em frente a estação.....	.....	.....	.....	.....	359,30	359,30	
Idem nos fundos da estação.....	.....	.....	271,30	.....	.....	271,30	
Ligação da linha n. 1 a 2.....	.....	.....	46,50	.....	.....	46,50	
Ramal de Santos Coutinho & Freitas.....	.....	.....	.....	1.022,80	.....	1.022,80	
MAYAMBOMBA							
Desvio a esquerda.....	.....	.....	376,35	140,00	.....	516,35	
Idem á direita.....	.....	.....	374,20	.....	.....	374,20	
Idem morto.....	.....	.....	107,90	.....	.....	107,90	
QUEIMADOS							
Desvio a esquerda.....	.....	.....	435,15	.....	.....	435,15	
Idem á direita.....	.....	.....	381,35	.....	.....	381,35	

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2ª	DE 3ª			
DESENGANO							
Desvio da estação	.....	.....	351,95	.....	25,20	377,15	
Idem, idem	.....	.....	232,10	.....	.....	232,10	
CONCORDIA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	.....	308,52	308,52	
Idem, idem	.....	.....	160,35	.....	.....	160,35	
COMMERCIO							
Desvio da estação	.....	.....	356,02	.....	13,72	369,74	
Idem, morto	.....	.....	92,60	.....	.....	92,60	
Idem para a estrada Rio das Flores	.....	.....	280,00	.....	.....	280,00	
Idem para a casa commercial da viuva Lacerda	.....	.....	.....	104,00	.....	104,00	
ALLIANÇA							
Desvio da estação	.....	.....	380,32	.....	.....	380,32	
Idem, idem	.....	.....	209,05	.....	.....	209,05	
CASAL							
Desvio da estação	.....	.....	.....	284,27	.....	284,27	
UBA'							
Desvio da estação	.....	.....	.....	299,60	.....	299,60	
Idem a esquerda	.....	.....	.....	364,63	.....	364 63	
Idem	.....	.....	.....	80,60	.....	80,60	
AVELLAR							
Desvio da estação	.....	.....	30,80	109,20	.....	230,00	
Idem, morto	.....	.....	.....	136,00	.....	136,00	
PARAHYBA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	559,60	.....	559,60	
Idem para depositos de carros	.....	.....	.....	329,60	.....	329,60	
ENTRE RIOS							
Desvio da estação	.....	.....	.....	.....	447,00	447,00	
Idem, idem	.....	.....	.....	332,33	.....	332,33	
Idem para depositos de carros	.....	.....	.....	331,00	.....	331,00	
Idem, idem	.....	.....	.....	243,00	.....	243,00	
Idem para o abrigo do carros	.....	.....	.....	176,60	.....	176,60	
Idem denominado União Industria	.....	.....	.....	242,00	.....	242,00	
Idem, idem	.....	.....	.....	144,00	.....	144,00	
Idem, idem	.....	.....	.....	341,00	.....	341,00	
Ligação	.....	.....	.....	53,00	.....	53,00	
Idem da linha principal e da plataforma	.....	.....	.....	48,00	.....	48,00	
Idem, idem	.....	.....	.....	48,00	.....	48,00	
Ligação da linha do centro o do Porto Novo	.....	.....	52,00	.....	.....	52,00	
Desvio do girador	.....	.....	.....	.....	150,00	150,00	8.149,83
4ª Secção							
JERRAFA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	222,00	.....	222,00	
Idem da União Mineira	.....	.....	.....	132,00	.....	132,00	
Idem para o deposito de carros	.....	.....	.....	322,00	.....	322,00	
PARAHYBUNA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	271,00	.....	271,00	
Idem, morto	.....	.....	.....	332,00	.....	332,00	

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2ª	DE 3ª			
BELEM							
Desvio a direita	.....	.....	607,00	.....	.....	607,00	
idem, idem	.....	.....	238,55	.....	.....	238,55	
Idem, idem	.....	.....	485,00	.....	.....	485,00	
Idem, idem	.....	.....	54,00	.....	.....	54,00	
Idem, idem	.....	.....	230,90	.....	.....	230,90	
Idem, idem	.....	.....	703,25	.....	.....	703,25	
Idem, idem a esquerda	.....	.....	263,65	.....	.....	263,65	
Idem, idem	.....	.....	226,0	.....	.....	226,00	
Idem, idem	.....	.....	141,60	.....	.....	141,60	28.037,32
2ª Secção							
ORIENTE							
Desvio da estação	.....	.....	.....	.....	290,70	290,70	
Idem morto	.....	.....	238,60	.....	.....	238,60	
Ligação	.....	.....	57,80	.....	.....	57,80	
SERRA							
Desvio da estação	.....	.....	297,00	.....	.....	297,00	
Idem morto	.....	.....	131,00	.....	.....	131,00	
PALMEIRAS							
Desvio da estação	.....	.....	.....	.....	355,90	355,90	
Idem, morto	.....	.....	196,40	.....	.....	196,40	
Idem, idem	.....	.....	66,00	.....	.....	66,00	
RODEIO							
Desvio da estação	.....	.....	316,50	.....	.....	316,50	
Idem, idem	.....	.....	69,30	.....	.....	69,30	
Idem, morto	.....	.....	158,90	.....	.....	158,90	
Idem do carvão	.....	.....	135,60	.....	.....	135,60	
MENDES							
Desvio da estação	.....	.....	554,20	.....	.....	554,20	
Idem, idem	.....	.....	187,70	.....	.....	187,70	
SANT'ANNA							
Desvio central	.....	.....	415,00	.....	.....	415,00	
Idem da estação	.....	.....	.....	345,90	.....	345,90	
BARRA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	.....	326,00	326,00	
Idem do abrigo	.....	.....	343,40	.....	.....	343,40	
Idem da carvoeira	.....	.....	339,40	.....	.....	339,40	
Idem, idem	.....	.....	276,00	.....	.....	276,00	
Idem morto (Pechini)	.....	.....	207,60	.....	.....	207,60	
Idem por detraz da estação	.....	.....	.....	.....	571,90	571,90	
Idem do barracão	.....	.....	271,30	.....	.....	271,30	
Idem do rio	.....	.....	229,10	.....	.....	229,10	
Desvio morto n. 1	.....	.....	151,20	.....	.....	151,20	
Idem, idem n. 2	.....	.....	132,40	.....	.....	132,40	
Idem, idem n. 3	.....	.....	97,80	.....	.....	97,80	
Idem do centro	.....	.....	.....	.....	368,10	368,10	
Ligação	.....	.....	.....	.....	80,00	80,00	
Desvio da carvoeira nova	.....	.....	320,00	.....	.....	320,00	
Idem do ramal do S. Paulo	.....	.....	.....	.....	548,60	548,60	
Idem da rotunda	.....	.....	.....	.....	84,00	84,00	
Idem dos negociantes	.....	.....	.....	520,45	.....	520,45	8.683,75
3ª Secção							
YPIRANGA							
Desvio da estação	.....	.....	349,67	.....	36,60	386,27	
VASSOURAS							
Desvio da estação	.....	.....	357,50	.....	.....	357,50	

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2ª	DE 3ª			
ESPIRITO SANTO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	240,00	.....	240,00	
Idem, morto	.....	.....	.....	104,00	.....	104,00	
BARÃO DE COTEGIPE							
Desvio da estação	.....	.....	.....	282,00	.....	282,00	
MATHIAS BARBOSA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	240,00	.....	240,00	
Idem idem	.....	.....	.....	240,00	.....	240,00	
CEDOFEITA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	249,30	.....	249,30	
Idem, morto	.....	.....	.....	133,00	.....	133,00	
RETIRO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	265,00	.....	265,00	
Idem para manobras	.....	.....	.....	292,00	.....	292,00	
JUIZ DE FORA							
Desvio da plataforma	.....	.....	226,30	.....	.....	226,30	
MARIANO PROCOPIO							
Desvio do interior da estação	.....	.....	228,00	.....	.....	228,00	
Idem do abrigo de carros	.....	.....	87,75	.....	.....	87,75	
Idem do S. 4	.....	.....	222,80	.....	.....	222,80	
Idem da carvoeira	.....	.....	178,55	.....	.....	178,55	
Idem, idem	.....	.....	171,35	.....	.....	171,35	
Idem do M. 11	.....	.....	212,50	.....	.....	212,50	
Idem do girador	.....	.....	221,20	.....	.....	221,20	
Idem do guindaste	.....	.....	.....	64,00	.....	64,00	4,936,75
5ª Secção							
BEMFICA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	261,20	.....	261,20	
CHAPÉO D'UVAS							
Desvio da estação	.....	.....	234,00	.....	.....	234,00	
JOÃO GOMES							
Desvio da estação	.....	.....	.....	277,15	.....	277,15	
Idem para o abrigo de machinas	.....	.....	103,50	.....	.....	103,50	
MANTIQUEIRA							
Desvio da estação	.....	.....	203,00	.....	.....	203,00	
Idem, morto	.....	.....	118,50	.....	.....	118,50	
JOÃO AYRES							
Desvio da estação	.....	.....	217,00	.....	.....	217,00	
SITIO							
Desvio da estação	.....	.....	260,00	.....	.....	260,00	
Idem, idem	.....	.....	250,00	.....	.....	250,00	
Idem para abrigo de carros	.....	.....	170,00	.....	.....	170,00	
Desvio morto	.....	.....	135,00	.....	.....	135,00	
Idem do girador	.....	.....	95,00	.....	.....	95,00	

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2a	DE 3a			
HARBACENA							
Desvio da estação	...	...	...	...	210,00	210,00	
Idem, idem	...	...	...	...	274,00	274,00	
Idem para o abrigo de machinas	...	...	...	...	120,00	120,00	
Idem do girador	...	...	...	...	80,00	80,00	
RESSAQUINHA							
Desvio da estação	...	...	...	...	245,00	245,00	
CARANDAHY							
Desvio da estação	...	...	...	...	237,00	237,00	
Idem, idem	...	...	...	...	237,00	237,00	
Idem, morto	...	...	...	...	87,00	87,00	
BARQUE DE MACEDO							
Desvio da estação	...	...	...	...	253,00	253,00	
CHRISTIANO OTTONI							
Desvio da estação	...	...	...	...	202,50	202,50	
LAFAYETTE							
Desvio da estação	...	...	...	...	300,60	300,60	
Idem, idem	...	...	...	...	300,60	300,60	
Idem do girador	...	...	...	...	54,00	54,00	4 925,45
Ramal de Santa Cruz							
SAPOPEMBA							
Desvio principal	...	...	254,34	126,86	...	352,20	
Idem parallelo ao principal	...	...	128,85	...	...	128,85	
Idem do abrigo do carros	...	...	106,15	...	...	106,15	
Desvio do girador	...	...	129,65	...	...	129,65	
Idem, morto	...	...	...	276,00	...	276,00	
Idem do Engenho Santos & Cortiço	...	...	...	1.022,80	...	1 022,80	
REALENGO							
Desvio da estação	...	...	321,20	...	...	321,20	
CAMPO GRANDE							
Desvio da estação	...	...	331,00	...	...	331,00	
SANTA CRUZ							
Desvio da estação	...	...	364,75	...	...	364,75	
Idem do deposito de carros	...	...	322,20	...	...	322,20	
Idem para o abrigo de machinas	...	...	...	105,07	...	105,07	
Idem para o girador	...	...	71,70	...	...	71,70	
Idem para o abrigo de carros	...	...	...	72,35	...	72,35	
MATADOURO							
Linha da estação ao Matadouro inclusive o circulo	...	...	2.359,60	...	...	2.359,60	
Desvio das salgaleiras o sebo	...	...	297,80	...	...	297,80	
Idem para depositos do carros de carne verde	...	...	...	211,90	...	211,90	
Idem passando nos fundos das officinas	...	...	294,04	...	...	294,04	
Idem do aprisco	...	...	238,60	...	...	238,60	7 005,86
Ramal de Macacos							
MACACOS							
Desvio da estação	...	...	...	291,00	...	291,00	
Idem do centro	...	...	...	274,50	...	274,50	
Idem do abrigo	...	...	...	128,50	...	128,50	694,00

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2ª	DE 3ª			
Ramal de S. Paulo							
VARGEM ALEGRE							
Desvio da estação	.....	.....	.....	391,60	.....	391,60	
Idem do armazem	.....	.....	.....	268,10	.....	268,10	
PINHEIRO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	285,10	.....	285,10	
Idem do armazem	.....	.....	.....	276,40	.....	276,40	
VOLTA REDONDA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	257,50	.....	257,50	
Idem do armazem	.....	.....	.....	342,00	.....	342,00	
Idem para o deposito de carros	.....	.....	.....	200,00	.....	200,00	
BARRA MANSA							
Desvio da estação	.....	.....	419,00	.....	.....	419,00	
Idem do armazem	.....	.....	.....	271,60	.....	271,60	
SAUDADE							
Desvio da estação	.....	.....	.....	295,30	.....	295,30	
POMBAL							
Desvio da estação	.....	.....	.....	287,65	.....	287,65	
Idem para o deposito de carros	.....	.....	.....	98,40	.....	98,40	
DIVISA							
Desvio da estação	.....	.....	50,70	243,60	.....	294,30	
Idem do armazem	.....	.....	.....	237,20	.....	237,20	
SURUBY							
Desvio da estação	.....	.....	280,00	151,00	.....	431,00	
RESENDE							
Desvio da estação	.....	.....	.....	295,00	.....	295,00	
Idem do armazem	.....	.....	.....	292,70	.....	292,70	
Idem do armazem	.....	.....	.....	242,60	.....	242,60	
Idem do abrigo de carros	.....	.....	.....	168,84	.....	168,84	
Idem do girador	.....	.....	.....	87,40	.....	87,40	
Idem da valla de lavagem de machinas	.....	.....	31,10	.....	.....	31,10	
CAMPO BELLO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	287,90	.....	287,90	
Idem do deposito de carros	.....	.....	.....	99,20	.....	99,20	
ITATIAIA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	368,10	.....	368,10	
BOA VISTA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	339,60	.....	339,60	
Idem, idem	.....	.....	.....	338,10	.....	338,10	
QUELUZ							
Desvio da estação	.....	.....	.....	378,50	.....	378,50	
Idem, idem	.....	.....	.....	299,65	.....	299,65	

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2ª	DE 3ª			
BELEM							
Desvio a direita	.....	.....	607,00	.....	.....	607,00	
idem, idem	.....	.....	238,55	.....	.....	238,55	
Idem, idem	.....	.....	485,00	.....	.....	485,00	
Idem, idem	.....	.....	54,00	.....	.....	54,00	
Idem, idem	.....	.....	230,90	.....	.....	230,90	
Idem, idem	.....	.....	703,25	.....	.....	703,25	
Idem, idem a esquerda	.....	.....	263,65	.....	.....	263,65	
Idem, idem	.....	.....	226,0	.....	.....	226,00	
Idem, idem	.....	.....	141,60	.....	.....	141,60	28.035,52
2ª Secção							
ORIENTE							
Desvio da estação	.....	.....	.....	.....	290,70	290,70	
Idem morto	.....	.....	238,60	.....	.....	238,60	
Ligação	.....	.....	57,80	.....	.....	57,80	
SERRA							
Desvio da estação	.....	.....	297,00	.....	.....	297,00	
Idem morto	.....	.....	131,00	.....	.....	131,00	
PALMEIRAS							
Desvio da estação	.....	.....	.....	.....	355,90	355,90	
Idem, morto	.....	.....	196,40	.....	.....	196,40	
Idem, idem	.....	.....	66,00	.....	.....	66,00	
RODEIO							
Desvio da estação	.....	.....	316,50	.....	.....	316,50	
Idem, idem	.....	.....	69,30	.....	.....	69,30	
Idem, morto	.....	.....	158,90	.....	.....	158,90	
Idem do carvão	.....	.....	135,60	.....	.....	135,60	
MENDES							
Desvio da estação	.....	.....	554,20	.....	.....	554,20	
Idem, idem	.....	.....	187,70	.....	.....	187,70	
SANT'ANNA							
Desvio central	.....	.....	415,00	.....	.....	415,00	
Idem da estação	.....	.....	.....	345,90	.....	345,90	
BARRA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	.....	326,00	326,00	
Idem do abrigo	.....	.....	343,40	.....	.....	343,40	
Idem da carvoeira	.....	.....	339,40	.....	.....	339,40	
Idem, idem	.....	.....	276,00	.....	.....	276,00	
Idem morto (Pochini)	.....	.....	207,60	.....	.....	207,60	
Idem por detraz da estação	.....	.....	.....	.....	571,90	571,90	
Idem do barracão	.....	.....	271,30	.....	.....	271,30	
Idem do rio	.....	.....	220,10	.....	.....	220,10	
Desvio morto n. 1	.....	.....	151,20	.....	.....	151,20	
Idem, idem n. 2	.....	.....	132,40	.....	.....	132,40	
Idem, idem n. 3	.....	.....	97,80	.....	.....	97,80	
Idem do centro	.....	.....	.....	.....	368,10	368,10	
Ligação	.....	.....	.....	.....	80,00	80,00	
Desvio da carvoeira nova	.....	.....	320,00	.....	.....	320,00	
Idem do ramal do S. Paulo	.....	.....	.....	.....	548,60	548,60	
Idem da rotunda	.....	.....	.....	.....	84,00	84,00	
Idem dos negociantes	.....	.....	.....	520,45	.....	520,45	8.683,75
3ª Secção							
YPIRANGA							
Desvio da estação	.....	.....	349,67	.....	36,60	386,27	
VASSOURAS							
Desvio da estação	.....	.....	357,50	.....	.....	357,50	

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2ª	DE 3ª			
ESPIRITO SANTO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	240,00	.....	240,00	
Idem, morto	.....	.....	.....	104,00	.....	104,00	
BARÃO DE COTEGIPE							
Desvio da estação	.....	.....	.....	282,00	.....	282,00	
MATHIAS BARBOSA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	240,00	.....	240,00	
Idem idem	.....	.....	.....	240,00	.....	240,00	
CEDOFEITA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	249,30	.....	249,30	
Idem, morto	.....	.....	.....	133,00	.....	133,00	
RETIRO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	265,00	.....	265,00	
Idem para manobras	.....	.....	.....	292,00	.....	292,00	
JUIZ DE FORA							
Desvio da plataforma	.....	.....	226,30	.....	.....	226,30	
MARIANO PROCOPIO							
Desvio do interior da estação	.....	.....	228,00	.....	.....	228,00	
Idem do abrigo do carros	.....	.....	87,75	.....	.....	87,75	
Idem do S. 4	.....	.....	222,80	.....	.....	222,80	
Idem da carvoeira	.....	.....	178,55	.....	.....	178,55	
Idem, idem	.....	.....	171,35	.....	.....	171,35	
Idem do M 11	.....	.....	212,50	.....	.....	212,50	
Idem do girador	.....	.....	221,20	.....	.....	221,20	
Idem do guindaste	.....	.....	.....	64,00	.....	64,00	4.936,75
5ª secção							
BEMFICA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	261,20	.....	261,20	
CHAPÉO D'UVAS							
Desvio da estação	.....	.....	234,00	.....	.....	234,00	
JOÃO GOMES							
Desvio da estação	.....	.....	.....	277,15	.....	277,15	
Idem para o abrigo de machinas	.....	.....	103,50	.....	.....	103,50	
MANTIQUEIRA							
Desvio da estação	.....	.....	203,00	.....	.....	203,00	
Idem, morto	.....	.....	118,50	.....	.....	118,50	
JOÃO AYRES							
Desvio da estação	.....	.....	217,00	.....	.....	217,00	
SITIO							
Desvio da estação	.....	.....	260,00	.....	.....	260,00	
Idem, idem	.....	.....	250,00	.....	.....	250,00	
Idem para abrigo de carros	.....	.....	170,00	.....	.....	170,00	
Desvio morto	.....	.....	135,00	.....	.....	135,00	
Idem do girador	.....	.....	95,00	.....	.....	95,00	

ESTAÇÕES	TRILHOS BARLOW	TRILHOS BRUNEL	TRILHOS VIGNOLLE		TRILHOS DE AÇO	TOTAES	TOTAL POR SECÇÃO
			DE 2ª	DE 3ª			
LAVRINHAS							
Desvio da estação	.....	.....	.....	264,45	.....	264,45	
CRUZEIRO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	219,35	.....	219,35	
Idem do armazem	.....	.....	.....	260,00	.....	260,00	
Idem do embarcadouro do gado	.....	.....	.....	221,50	.....	221,50	
Idem Novas	.....	.....	.....	192,80	.....	192,80	
Idem da ponte embarcadouro do gado	.....	.....	.....	176,35	.....	176,35	
Idem do centro	.....	.....	.....	551,35	.....	551,35	
CACHOEIRA							
Desvio da cachoeira	.....	.....	.....	135,70	.....	135,70	
Idem da cachoeira	.....	.....	356,70	.....	.....	356,70	
Desvio do abrigo de machinas	.....	.....	.....	135,00	.....	135,00	
Idem, idem de carros	.....	.....	.....	222,10	.....	222,10	
Idem do maquinismo	.....	.....	285,50	.....	.....	285,50	
Idem da plataforma	.....	.....	.....	293,20	.....	293,20	
Ligação	.....	.....	51,90	.....	.....	51,90	
Desvio de ligação	.....	.....	.....	87,30	.....	87,30	11.126,54
Ramal do Porto Novo							
SANTA RE'							
Desvio da estação	.....	.....	.....	328,70	.....	328,70	
[illegible]							
Desvio da estação	.....	.....	.....	263,72	.....	263,72	
Idem do armazem de Brandão & C.	.....	.....	.....	79,60	.....	79,60	
ANTA							
Desvio da estação	.....	.....	.....	286,80	.....	286,80	
SAPUCAIA							
Desvio da estação	.....	.....	17,77	282,99	11,64	312,20	
Idem do armazem	.....	.....	7,[illegible]	55,50	7,52	70,40	
CURUPINO							
Desvio da estação	.....	.....	11,00	215,00	7,70	233,80	
CONCEIÇÃO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	251,80	.....	251,80	
Idem do armazem	.....	.....	.....	221,00	.....	221,00	
PORTO NOVO							
Desvio da estação	.....	.....	.....	341,80	51,00	392,80	
Idem do armazem	.....	.....	.....	243,00	50,00	845,00	
Idem do deposito de carros	.....	.....	.....	392,80	.....	392,80	
Desvio de manobras	.....	.....	.....	49,30	.....	49,30	
Idem do armazem Costa, Couto & Comp.	.....	.....	.....	175,70	.....	175,70	
Idem do abrigo de carros	.....	.....	.....	179,00	.....	179,00	
Idem do triangulo	.....	.....	.....	399,20	.....	399,20	3.484,93
Total geral	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77.544,43

Escriptorio da Via-permanente, 28 de Fevereiro de 1886.— O 1º escripturario, substituindo o chefe do secção de escripta e contabilidade, *Jose Ribeiro Peres Machado.*

RELATORIO